auto sport 2019年11月15日号（隔週金曜日発売） 2019年11月1日発売 第56巻第22号 通巻1518号
No.1518
オートスポーツ 2019 11/15号

auto sport

Drive on the edge

2020年型 GT500
開発テストレポート in AUTOPOLIS
NSX-GT
GR SUPRA
GT-R NISMO

新規則『Class 1』完全準拠
"動き出したフロントエンジンNSX"

F1 JAPANESE GP Review

トロロッソ 山本尚貴
STR14運転マニュアル（日本語版）

スペシャル対談
福住仁嶺×アレクサンダー・アルボン
事件はたいていデグナーで起こる。

インタビュー
ピエール・ガスリー
一歩の降格、二歩の進化。

追跡・検証
トムス#36 失格問題
全日本F3最終年度の重大事件

GT300のディープな世界
プライベーターの野望と現実



SUPER FORMULA 最終戦
"驚速ホンダ勢"を凌駕した新王者
ニック・キャシディの「タフネス」




SAN-EI
CORPORATION

START UP



フロントエンジンのNSXが動き出した

9月の発表会ではショーカーだったNSXがついに"本番仕様"として走り出した
Class 1に完全準拠のそのマシンは当然FR
3車が完全イコールとなり、新たな戦いの歴史が始まる

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌） Photo：鈴木紳平（Shimpei Suzuki）


TOYOTA GAZOO Racing
SUPER GT
AUTOBACS
90
Supra
BRIDGESTONE
NSX-GT
HONDA
SUPER GT
AUTOBACS
99
NSX-GT
BRIDGESTONE

はどれだ？



10月15-18日

3車とも2ℓエンジンをフロントに搭載
空力はスケーリングでベースのポテンシャルを統一
恨みっこなしのガチンコ技術戦争へ

バラエティに富んだマシンが接近戦を演じるのがスーパーGTの特徴である
だが生い立ちも素性もまったく違う複数のマシンの性能を
完全に一致させるのはほぼ不可能な話だ
そのため同シリーズの前身であるJGTCの時代から
「ずるい」「ずるくない」という着地点のない議論は続いてきた
だが来季からのGT500は限りなく条件は同じであり、もう言い訳はできない
このなかから抜け出るのはどのマシンか。本物の技術戦が始まった

勝ち抜くの



HONDA NSX-GT

“BOSCH問題”はいきなりクリア 走行初日からの快走にライバルは戦々恐々

フロントにエンジンを積んだNSXが初めて走るその30分前、ホンダのピットから聞こえてきたのは暖機の音。それを聞いたときの印象は「やはり制御がうまくいっていないんだな」ということだった。まるで咳き込むかのごとく、滑らかさとはほど遠い音であり、何やら不快な雑音も入り混じっていた。

前回の鈴鹿テストでは、先にスープラとGT・Rがシェイクダウン。だが2台ともピットにいる時間が長かった。来季の車両はECUが共通部品であるBOSCH製となり、その制御が、慣れないこともあり困難を極めたのだ。今回がシェイクダウンとなるNSXも、同じように苦労することは容易に想像できた。

セッション開始の時刻をほどなく過ぎ、姿を現したニューNSXは一度エンストし、その後回転高めでコースに出て行った。その音を聞いていたプロジェクトリーダーの佐伯昌浩氏は「吹けてないねー。発進時の空ぶかしの音が良くない」と苦笑い。このあたりにもBOSCHとの合わせ込みが不十分なことが表れている。

が、ここから先がすごかった。動作チェックだけ済ませてピットに戻るかと思いきや、そのままストレートを一度通過してから帰って来た。その後に計測1周のランを済ませ、さらに計測4、5周と淡々と走行を始めるのだ。その様はまるで長年走り込んだマシンでの実戦テストのようで、途中で止まるわけでもなく、煙が出ることもない。

ステアリングを握った伊沢拓也とス





フリックボックスの仕様違いも評価していた。左がベース仕様で、右が３日目にテストしたもの。最上端の極小カナードが姿を消し、大きなカナード２枚の形が違う。さらにそのベースの部分も前方にせり出した形になっている。よく見るとその継ぎ目部分に小さなダクトが見える。おそらくバンパー内側から取り入れた空気をここから排出する役目があると思われ、これは今季開幕前に試していた手法だ（最終的には不採用）。



ミッドシップ車特有の車体後方のエアインテークは左右ともすべて塞がれた。エアを取り込むダクトはドラッグになるはずで、これがなくなれば空力性能は向上しそう。ただし、塞ぎ方には規則がある。「インテークを塞ぐ」以外の効果がないようにするためだ。インテーク周辺形状がフラットになってよりドラッグが少なくなるように、などという狙いはできないということになる。

タッフの会話を無線で聞いていた佐伯氏も、「ずいぶん細かいことをやってるなぁ」とつぶやく。つまりシェイクダウンにおける初期の段階を超えて、早くもその先の作業に入っているというのである。

現行規定の初年度の２０１４年、ライバルたちはターボの熱害による火災に何度も見舞われた。「いまのエンジンは熱効率が上がっているので、熱害はたぶん大丈夫。最近、ＬＣ５００もＧＴ－Ｒも問題にならなくなったのはそのせいだと思います。いま、当時のエンジンを載せたら大変だと思います」と佐伯氏。その言葉どおり、このテストで「熱害」というセリフはいっさい出てこなかった。

搭載しているエンジンは19年の２基目に近い。ただしフロントに移設するにあたり、マウントの仕方や補機類も違うため、ブロックもヘッドも一新。完全に新規であり、17年にビッグチェンジを行なったＨＲ－４１７Ｅ以上の変化があるのだという。

また、14年当時は直４エンジン搭載の最初のシーズンだったが、ＦＲであるライバルたちはプロペラシャフトが何本も折れたりと、深刻なトラブルに悩まされていた。ホンダはＨＳＶでＦＲの経験はあるが、現在の仕様とはまったく異なるため、ゼロスタートになるという。そのうえで「一応対策はしているけど分からない」と語る佐伯氏だが、これも問題なかったようだ。

ＢＯＳＣＨに関しても、ホンダはＷＴＣＣでの経験があり、その特徴をある程度把握していたことが大きかったよう。とは言え、スロットルに対する



HONDA NSX-GT

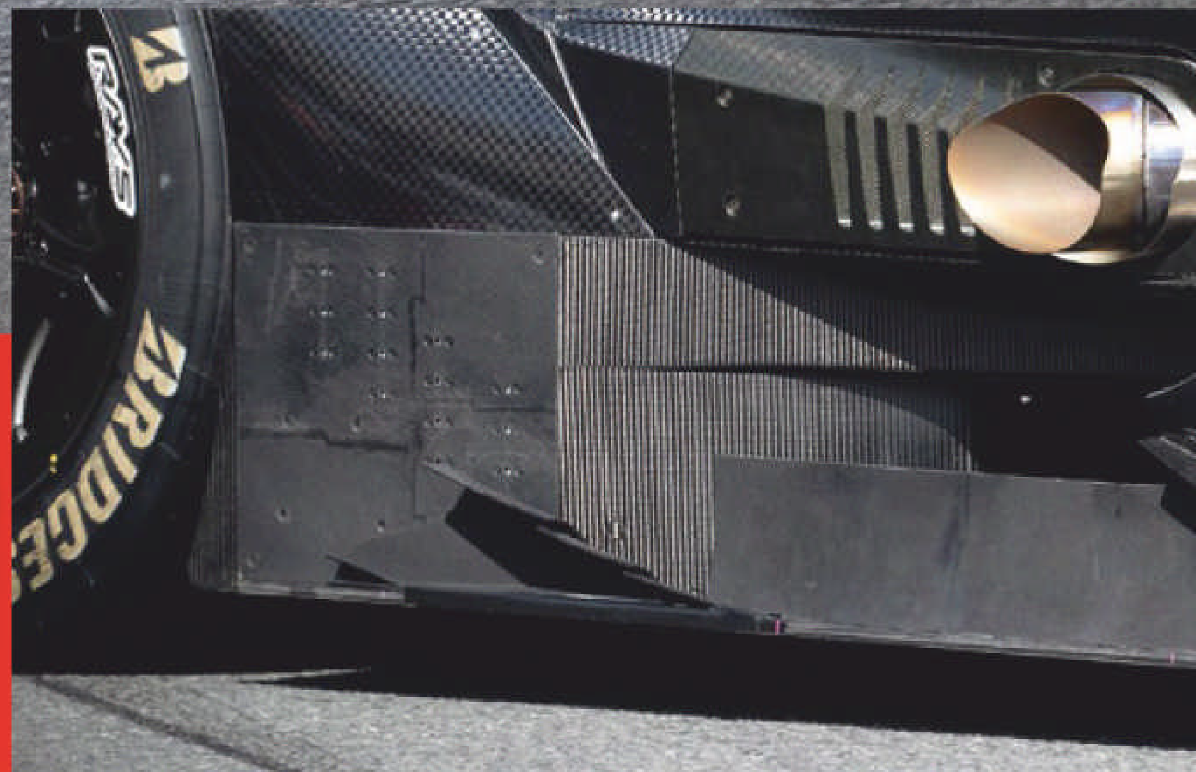
熱害、ペラシャトラブルなし 空力アイテムも複数テスト

トルクの出方に関してはまだまだ不十分で、今後も詰める必要はあるという。

　コースサイドでマシンの動きを見ると、現行車両のいかにも足が硬そうなピーキーな印象ではなく、動きが軟らかく大きく見える。伊沢によれば、「攻めてはいないけど」と前置きした上で、「予想がつきやすく走りやすい」と言う。「ダウンフォースが少なくなった感じはある。FRになっても違和感はなくて、それよりも足まわりが共通化されたり、空力が変わったことによる変化のほうが大きい。ただ、エキゾーストがサイド出しになったので、音がよく聞こえることと、（シート位置が後方になったので）乗り降りがしづらくなったことが違うかな」

　共通部品はDTMではすでに実績のあるモノで、「安心してシェイクダウンできた」と語る伊沢。あとは空力や車体の味付けをどうやるかといったところになる。

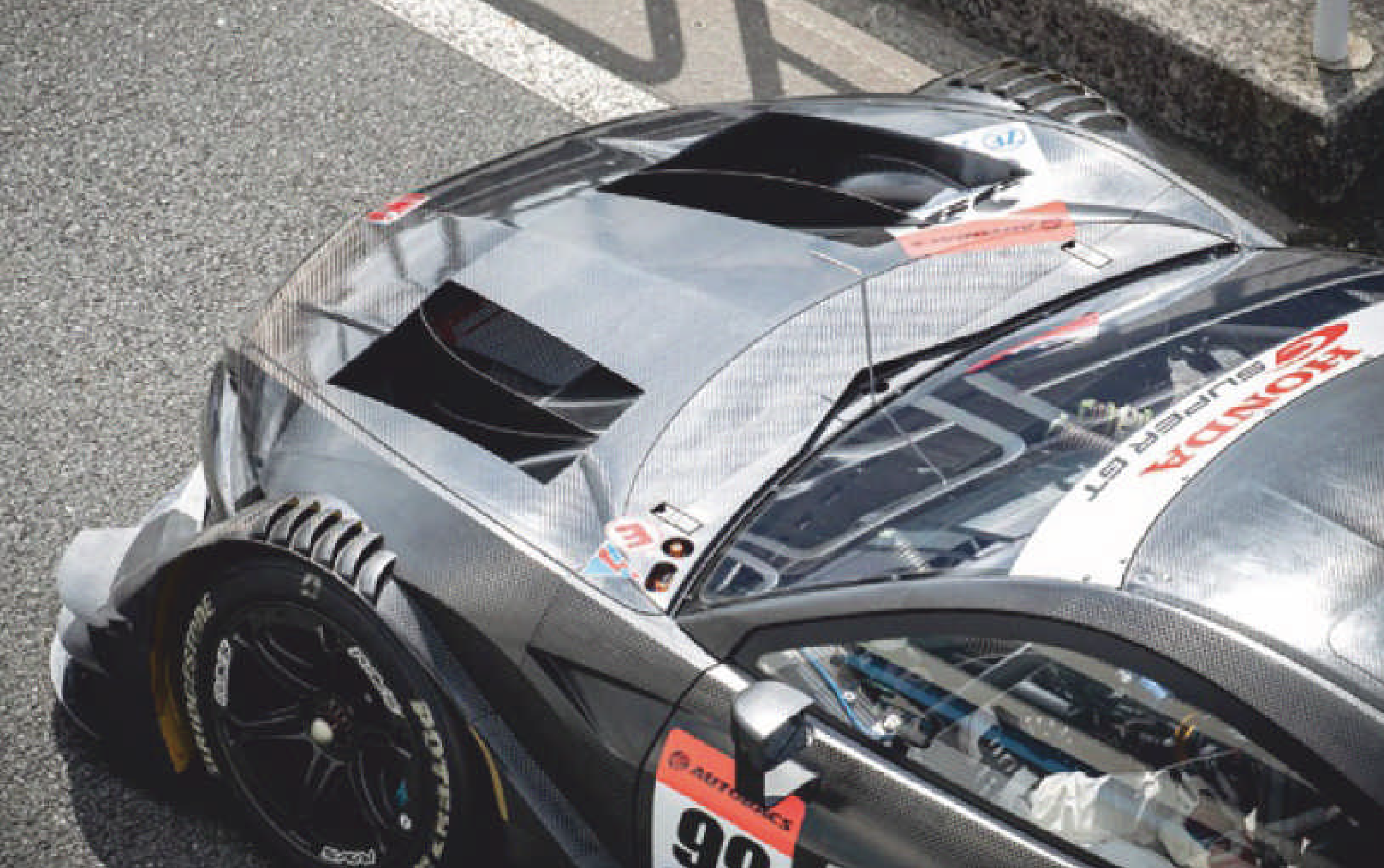
　初日の午後に早くも1分36秒019というタイムをマーク（今季第6戦の予選PPから約3秒落ち）。そのままトラブルフリーで終わらせると思いきや、午後のセッション終了間際、エンジンがバラついて緊急ピットイン。そのままエンジン載せ換えとなり、翌日の午前中の走行時間を1時間以上遅れて走り出すことになった。これは制御の問題ではなく、エンジン本体が原因



「エレファントフット」と呼ばれるラテラルダクト後方には、いかにもカナードの取り付け予定と思われるポイントが無数に見られた。だが今回のテストではラテラルダクトの仕様違いは試されることはなく、カナード未装着で終わった。ラテラルダクト全体の形状は19年型と酷似しており、その手法は引き継がれているものと思われる。その上で空力の前後バランスを後方にずらす狙いがあって、カナード装着を予定していたのかもしれない。

だという。ただその後は順調にメニューをこなし、鈴鹿で走れずにライバルに遅れをとったぶんは、もはや取り戻したと言えそうだ。

ライバル陣営からは、「本気を出したら速そう。あれだけウイングを立てていたのに速かったエンジンがフロントに載る。もう"ミッドシップだから"って言えない。これからはこっちもがんばるしかない」と、早くも警戒感が高まっている。



ボンネットフードのエアアウトレットの奥に、インタークーラーが見える。水平方向に近くマウントしていることが分かる。アウトレットの形自体は発表時のものとは異なり、インタークーラーからのエアを排出するイン側の形状が湾曲している点がユニーク。ボンネットの後方部分が水平になっているが、ここは佐伯氏の「気にくわないところ」だそう。スケーリング上、フロントウインドウの角度がどうしても立ってしまうため、バランスがやや悪いのだ。



フロント開口部内の各ダクトのレイアウトは王道とも言えるもので、他車とほぼ同じ。グリル内はインタークーラーがメインで、他にキャビンや補機類へとつながっている。バンパー両サイドがラジエター、その内側がブレーキ（下半分は塞がれている）、さらにその内側はエンジンへの吸気やエンジンルームの各所へとつながっている。ちなみに開口部の面積は規定で決められており、グリルがそれ以上でもその内部は狭くしなければならない。NSXもグリル内の開口部面積は小さくなっている。

FR化するにあたり、「かなりノーズが伸びるだろう」と予想した人は多いだろう。だが、ご覧のとおり違和感なく完成した。ドライビングしていてもノーズが前方に伸びている印象はないのだという。ブレーキにシュラウドがついたが、MR時代にも当初は検討していた時期があったこともあり、その温度管理はとくに問題はなかった。踏んだときのフィーリングも、「MRのときと違いはない」（伊沢）という。リヤタイヤ後方の形状は共通部品となる。

基本の顔つきは変わらない。ボンピンの位置が、19型はヘッドライトの内側上部にあったが、20型はライト直下に変更された。つまりボンネットフード自体が他のFR車同様に大型化されている（昨年はフェンダーやライト部を含まない一枚形状だった）。牽引フックが小ダクトの脇に「タテ位置」に設置されている。ヘッドライトは従来どおりLED10灯式。着座位置は後方になったが、「視界の違和感はない」（伊沢）という。

エンジンはショートノーズのなかに
車体後方のすべてのエアインレットは塞がれる

HONDA NSX-GT

リヤビューで19型ともっとも違う点は、エキゾースト出口がなくなったことだ。これがミッドシップではないことの最大の証明である。バンパー下部は19型よりも開口面積は狭い。すぐ前にはミッションオイルクーラーがあるため、その冷却風を排出するためにも開けたいが、空力性能を考慮すると少しはふさぎたいところ。ボンピンはライバルはCピラーとリヤタイヤの間が定番だが、NSXはバンパー部に持ってきた。ディフューザーは共通部品となる。



Test Report

10月15-18日
ドライ／ウエット



ターゲットはスープラ

3車ともキャラが判明するのはこれから

前回の鈴鹿ではパーツの手配が間に合わなかったNSXがショーカーを公開するだけにとどまり、シェイクダウンを行なわなかった。そのため今回はトヨタ、ニッサン勢よりも1日早い10月15日から走行を開始した。NSXがいきなり順調に走り始めたその時間、ライバルのドライバーや関係者たちは皆オートポリスに向かう途中。誰もがいま走っているであろうNSXの様子が気になってしょうがない。

「(1分)36秒フラット?　はやっ」

午後にそのタイムがマークされると、瞬く間に知れ渡ることとなった。現場に到着すると、情報どおりにグイグイNSXが走っていたわけで、そのマシンを舐めるように熱い視線を送ることとなった。

「NSX速し」の一報を受けたライバル2メーカーは、明暗が分かれる形になる。大きなトラブルもなく、順調にメニューをこなすトヨタ陣営に対し、ニッサン陣営はパワステで1時間ストップし、さらにはエンジンも載せ換えを余儀なくされたようで、2日目の午後のセッションを丸ごと休むはめにな



ったのだ。エンジントラブルに関しては、走行中にストップしたわけでもなく煙も出さずに自力でピットに戻って来たので、ブローではないことはたしかだ。だがその内容に関しては箝口令が敷かれ、ピットのシャッターは閉められたままだった。じつはエンジンを載せ替えていることすら公表されておらず、そのトラブルの深刻さが伺えた。

開発テストは〝トラブル出し〟の意味合いもあり、こういう例はつきものだが、セッション中一度も走れないのは痛い。とは言え、マシンのフィーリングは良さそうだ。松田次生は言う。

「今年のクルマより乗りやすい。ダウンフォースは若干減ったかな、という部分はあるけど、メカニカルグリップが良くなったイメージで、素直な動き。ブレーキも良くなった。19年型のクルマはダウンフォースの出方がピーキーな部分があって、ブレーキングのときにリヤがロックしやすいんだけど、それもない」

ただし鈴鹿のとき同様、BOSCHに変わったECUの制御ではまだまだ満足いくレベルではないという。それはロニー・クインタレッリも同じように口をそろえる。

「オートポリスではふたつのヘアピンで1速を使うんだけど、2速に入らなかったりする。アンチラグも乗りづらさがあるね」

ニスモの石川裕造氏によれば、「（12月に予定している）セパンテストまでに〝BOSCH問題〟はクリアしたい」という。それまでに残されている機会はもてぎと富士の2回のみ。そこで台上と実走とのすり合わせを行なって、セパンではタイヤやマシンのセットアップのメニューで走り込みたいところである。

ところでコースサイドで観察していると、エンジン音の違いがはっきりと判別できた。スープラとNSXは暖機の音も含めかなり似ているのだが、GT・Rは静かで音質も良い。その音は19型GT・Rとも明らかに違う。石川氏によると、「エンジンは構造的に来季仕様を載せている」という。マウント自体は変わらないものの、「しっかり付ける」工夫がされているのだとか。また、動弁系のバランス取りなどもしっかり行ない、振動対策が効果を生んでいるようだ。

なお、共通となる足回りのなかでも、アームの細さはロニーも気になっていたようだが、鈴鹿の走行後のニスモの分析では、強度的には問題がないことが判明し、それは安心できたという。

タイヤ開発は従来の延長

テスト期間中のベストタイムはスープラが1分34秒284でトップ。NSXも初日からタイムをさらに伸ばし、スープラのコンマ1秒落ちまで接近。だがGT・Rは1分35秒台どまりに終わった。ただし、現段階ではどのマシンもタイムを追ってはおらず、攻めた走りはしていない。また、センサーも10数kg程度分を搭載し、ウエイトや燃料の搭載量も不明。タイムは参考程度にとどめるべきであろう。

各車に合わせたタイヤ開発もまだまだこれからであり、タイヤメーカーにとっても20年型車両の特性はつかめていないのが現状だ。ただ、そのなかでも見えている部分はある。ブリヂストンの山本貴彦氏によれば、「19仕様との大きな変化はなく、いままでの延長でできそう」という。



スープラとNSXの調子の良さが目立った。トヨタ陣営は、人材育成も兼ねて今回はTRDスタッフがオペレーションを行ない、それをトムス東條エンジニアがサポートする形で走らせた（これまでは東條氏がメインで担当）。

GT-Rはマシンのフィーリング自体は悪くないので、トラブルさえ出なければ一気に熟成は進みそう。フロントのボンネットフードは、19型モデルのそのままを装着している。

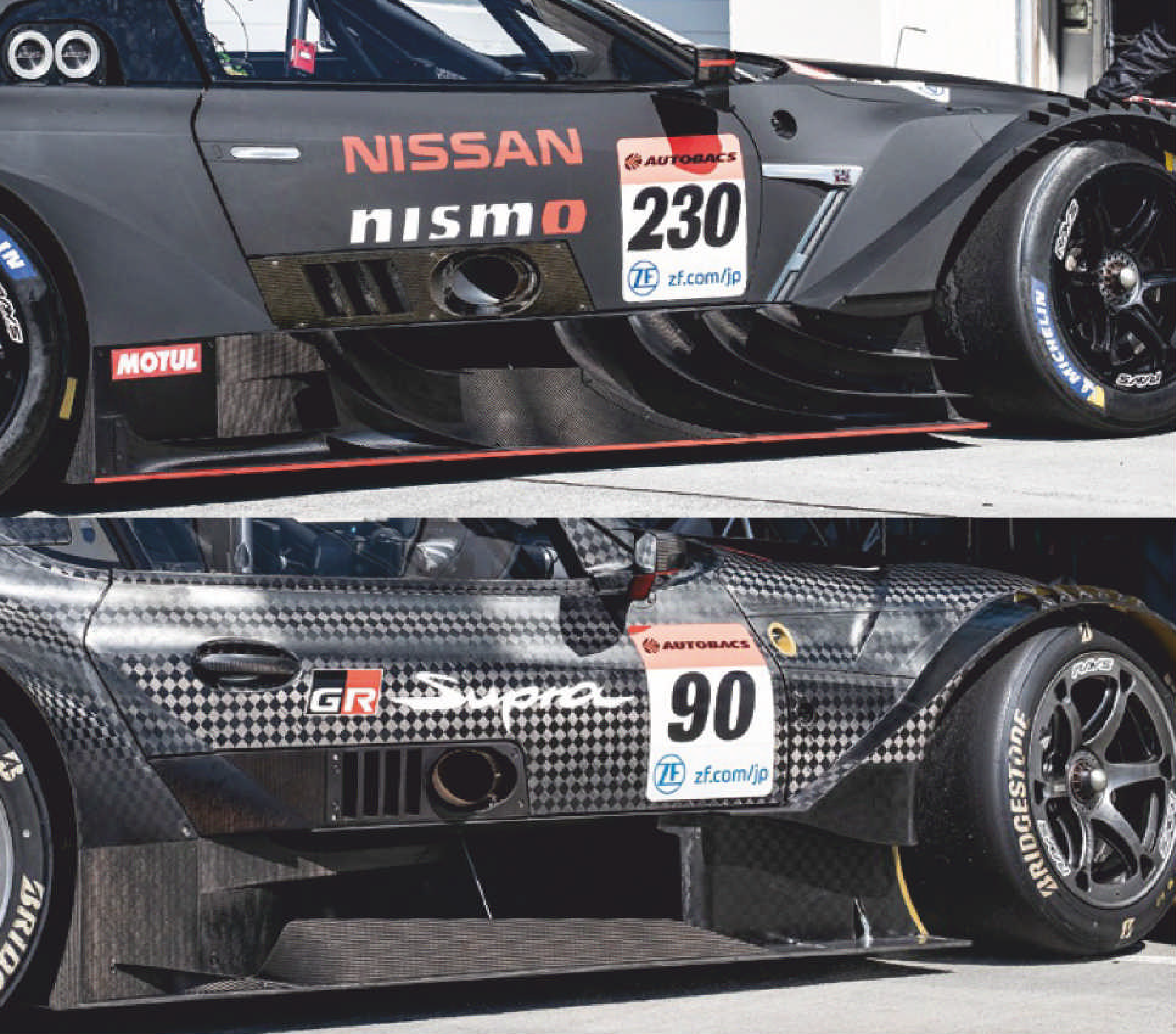
LC500とは明らかに特性が違うというスープラ。「足まわりのパラメーターが違うし、空力も違う。LC500とは別のところにクルマがいるから別の解がある」（清水氏）。

ターゲットはスープラ



「（空力パーツの一部が共通化したことで）フロントダウンフォースが減るので、それに対応する可能性があるかなと思っていました。でも現状はそんなに違いはなさそうなので、タイヤの開発側としてはひと安心といった感じです。ただ、まだこれから変わるとは思いますが」

ちなみにNSXはFR化したからといって、MR時代のタイヤから大きな変化はなさそうなのだとか。というのも、「もともとMRとはいえ、FRとそう大きく違うものではなかった」から。違ったとしてもそれはわずかで、今後はそれもなくなるので開発自体は楽になるのかもしれない。



GT-R、スープラともにラテラルダクトは鈴鹿から変化がなく、今回のテスト中も別バージョンが登場することはなかった。だが両陣営とも現状が完成形ではもちろんなく、さらに熟成は進める予定だ。スープラのラテラルダクトはじつにシンプルだが、「空力感度は結構ある」と石浦。ちなみに空力パーツの一部が共通化したことで、ダウンフォースはおおよそ5％程度ダウンしたのだという。GT-Rは鈴鹿からミラーの位置が低くなり、視認性を向上させている。

スープラもまだまだ

今回のテストでは、NSXがいきなり調子良く走り出したことは驚きではあったが、それ以上に絶好調だったのはスープラである。ライバルは2台ともエンジンを載せ換えるという大きなトラブルが発生したが、スープラは長時間ピットにとどまることもなく、淡々と周回を重ねていた。TRDの清水信太郎氏も「順調です」と答える。

「今回は前回の鈴鹿でのトラブルの対策とデータ取りがおもなメニューです。クルマのセットは方向性の確認だけで、ほとんどいじってはいないです」

ただし、満足できるレベルかと言えばそうではなく、石浦宏明は「まだまだな部分がたくさんある」と言う。

「ECUに関してもいままで何年もかけて緻密な制御をやってきたわけで、そうすんなりとはいかない。ピットアウトのときやアウトラップ、あとシフトダウンでもそうで、なんのストレスもなく乗れるようにならないとダメですね。でも徐々にではあるけど、進歩は確実にしている」

スープラも他車同様、発進時にエンストしたり、普段以上に回転を高めにして走り出すなど、扱いづらそうではある。このあたりは3車とも同じレベルにいるようだ。

ちなみにTRDでは最近シミュレーターを導入し、マシン開発に役立てている。今回も事前にシミュレーター上でセットを決めて持ち込んだ。その再現性は高く、前回の鈴鹿後に確認したところ、実走の感触と一致していたのだそうだ。そういう意味でも持ち込みの精度は上がっているようで、現場でセットを大きく変えることもなく優先メニューに集中できることは大きい。

スープラは、車種は違えどLC500とは基本諸元はほとんど変わらないが、セットの方向性は違う。それは事前のシミュレーター上で検討し、実際に鈴鹿で確認した。これが現状では良い方向に進んでいるようだ。LC500は決勝ペースの高さが強みではあったが、もしかするとこの特性に変化が表れるかもしれない。

いまのところ大きなつまずきもなく、方向性のブレもなさそうなスープラ。ライバルのターゲットはこのマシンになりそうだが、まだまだその差は開いているわけではない。

GT-Rはエンジントラブルでセッション丸ごと未走行



17日の午後は完全ウエットのコンディションになった。スープラはそこでも何度もピットイン・アウトを繰り返す。ウエット路面でのECUの制御は繊細になるのかと思いきや、ドライとさほど変わらないのだとか。



ス。

S.Tamura/Red Bull

M.Hirata

A.パロウ、山本尚貴をおさえ
N.キャシディ悲願の初タイトル

速さより、タフネ

“驚速ホンダ勢”を凌駕した新王者の底力

Text : 高藤昌洋（Masahiro Takato）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
草皆茂則（Shigenori Kusakai）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
田村 翔（Sho Tamura/Red Bull）

最終戦鈴鹿、チャンピオンの権利を残していたのは5名。そのなかで山本尚貴、ニック・キャシディ、アレックス・パロウにおいては、優勝すれば自力でチャンピオンが決まる。今季はここまでの6戦でウイナーがすべて異なるほどに難しいシーズンとなっており、仮に7人目の勝者が誕生しても、先にチェッカーを受けた者がタイトルに近づく。オーバーテイクの難しい鈴鹿では、予選順位が重要になる。

その予選をホンダ陣営が圧倒した。8台だけが進めるQ3に、7台残ったのだ。トヨタ陣営のQ3進出はキャシディのみ。振り返れば開幕戦鈴鹿、Q3にはホンダとトヨタが4台ずつ残り、結果はホンダがセカンドロウまでを独占。SF19初年度は、ホンダの圧勝を予感させるほどだった。その後、トヨタ陣営が速さの差を徐々に埋めていったが、最終戦ではふりだしに戻ってしまった。そこにはコースレイアウトとエンジン特性の相性もあるのだろう。

ポールポジションはパロウ。ランキング順位をもとに組み分けされたQ1のA組をトップで通過するが、Q2では5番手。トップタイムの福住仁嶺から0秒482遅れていた。そのQ2での上位3名は、1周のウォームアップラップ後、計測1周目でタイムを出している。パロウはそれよりも1周多くタイヤを温め、計測2周目でアタックに入っていた。大差をつけられたQ2の走行データを加藤エンジニアが分析すると、アタック時にはコース後半でタイヤのグリップが落ちてきていたことを確認できた。ライバルたちが計測1周目で好タイムを出している裏付けは取れた。つまり、「〝計測1周目でのアタックが正解〟なコンディション」だったわけだ。とはいえ、ここまでずっと計測2周目ですべての準備を進めてきただけに、Q3でいきなり計測1周目に変えるわけにはいかない。悩んでいる加藤エンジニアに、パロウが無線で語りかけた。

「計測1周目にチャレンジしよう。僕はポールを獲りたいから」

その言葉を受けた加藤エンジニアは、計測1周目のアタックに向けてタイヤの内圧や最低限の車両セットアップを施し、パロウをコースへ送り出した。そしてパロウは唯一の1分35秒台をたたき出す。ぶっつけ本番の計測1周目、タイヤが温まっているか分からない状況で1コーナーに鋭く突っ込み、セクター1のベストタイムもマークした。

一方、山本は土曜日朝のフリー走行でトップタイムを記録していたが、予選に向けての伸びしろが小さく、5番手。杉崎公俊エンジニアは、苦悩の表情を浮かべていた。キャシディはさらにその後ろ、6番手。ところが、キャシディは予選を終えてコクピットから降りると笑顔で拳を握り喜びを表した。その理由を「トヨタのなかでトップだし、良い結果だよ」と話す。傍からは、ホンダ陣営の驚速ぶりに諦めの境地にあるようにも見えたのだが——。

突然、速さを失ったパロウ

決勝では、スタートタイヤの選択から勝負が始まる。セーフティカー（SC）がなければ、ソフトタイヤでのス

S.Yoshida

DRIVER STANDINGS
2nd
Naoki Yamamoto
DOCOMO TEAM DANDELION RACING
#1
TEAM CHAMPION

それぞれが自分を責めた山本とダンディライアン チームチャンピオンを置き土産に村岡監督も勇退――

山本は自分の力がおよばなかったと、杉崎エンジニアに謝ろうとしていたが「速いクルマを作れなくて申し訳なかった」と先に謝られてしまった。泣き崩れる山本を村岡監督が支える。そしてチームチャンピオン獲得会見で、村岡監督からは「表舞台に立つのはこれが最後」と明かされた。



T.Moriyama

タートが一番速い戦略だ。スタートの蹴り出しでグリップが高く、燃料が減っていくことでタイムは上がり、後半のミディアムは軽い状態で走れる。ただし、タイヤ交換前にSCが出た場合、それまでに築いたマージンはなくなる。今季のスーパーフォーミュラは、いかにソフトを長く使うかが決め手になっており、ミディアムスタートなら早めのピットとなるのが基本で、SCのリスクを減らせる。

そして、パロウと山本はミディアムを選んだ。とはいえ、ポールスタートのパロウは、意外な戦略に思えた。ポールポジションからなら、前半をソフトタイヤで逃げるのが王道とされているからだ。加藤エンジニアは、リスクとメリットを書き出して比較し、ミディアムに決めたという。

「もちろんSCのリスクもありますけど、先頭からのスタートであれば、もしソフトのクルマにいかれたとしても、ミディアム勢の先頭でいられる。そうなれば目の前もクリアな状態になり、自分のペースで走れますから」

キャシディ担当の小枝正樹エンジニアは、「何が正解か、このレースに関してはあるものじゃない。SCが入るかは運ですからね、こっちはいくしかなかった」。グリッド上での作業可能時間ギリギリまで待ち、パロウと山本がミディアムを選んだのを確認してから、違う戦略となるソフトタイヤをチョイスした。

スタートが切られると、パロウがここでも驚速ぶりを見せつける。2番グリッドからソフトタイヤでスタートした野尻智紀に対して、3周終了時には1・6秒先を走っていた。その後方では、オープニングラップで山本が3番手、キャシディが5番手に浮上。山本はタイヤ交換義務の規定周回数である7周でピットに向かい、その翌周には野尻に0・4秒と迫られながらもトップを守りきったパロウがピットへ、それぞれソフトタイヤに履き替える。このタイミングでは、同じようにミディアムスタート勢がピットインしている。

ここからは、パロウはキャシディとのタイム差、山本はそれに加えてパロウの前に出られるかが争点となる……はずだった。異常な事態が起きたのは数周後、パロウと山本のペースが上がらない。キャシディが1分42秒台で走行を続けるなか、パロウと山本は43秒〜44秒台。ピットのタイミングが重なったコース上で集団が形成されたため、タイムを上げられないというのはたしかにある。山本はまさにそれだ。しか

S.Yoshida



キャシディ担当の小枝エンジニアは、「コース上で速い戦略」のソフトタイヤスタートを予定しつつ、パロウと山本がミディアムであることを確認して最終的に決断した。トムスはどちらのタイヤでも速い。それが決勝の強さだ。

し、パロウはその集団の先頭に立ち、コースに戻ったときには前走車と19秒近い差があった。前はクリアな状態で、想定どおり。しかし、モニターに映し出されたパロウは、彼が好まないラインを走り、アンダーステアに苦しんでいるようだった。22周目には47秒台にまでタイムを落とす。山本はその22周目にパロウを抜き、ラップタイムも42秒台に一時戻すが、キャシディは安定して速いラップを刻み続けていた。これで勝負は決した。キャシディは野尻に続く2位でフィニッシュ。2019年のチャンピオンとなった。

速さと強さ、異なる代償

なぜ、パロウは突然失速したのか。加藤エンジニアによると、パロウはリヤタイヤをマネージメントするために、自分でわざとアンダーステアを出して走っていたそうだ。また、ボディワークのパーツが外れ、それが右リヤのサスペンションに引っ掛かっていたともいう。リヤディフューザーへの空気の流れが乱れて、リヤのダウンフォースが出ていない状況にあったのだ。ただ、チームメイトの牧野任祐にも同様の症状が出ており、やはりペースを上げられなかった。

原因はこれからの究明となり、この時点では判明していない。今季、ナカジマレーシングの2台は、予選で速さを示し続けてきた。パロウが3回、牧野が1回、ポールポジションを獲得。対するトムスは、キャシディも中嶋一貴もポールは獲得しておらず、キャシディの予選最高位は第4戦富士での5番手だった。SF19は予選から決勝で、コーナーのボトムスピードが10km/h以上も落ちる。それでいてストレートエンドの車速は変わらないため、ボトミングを考えると車高は同じか、燃料を搭載する決勝では上げる方向になりダウンフォースが減る。当然、荷重のかかり方が変われば、メカニカルグリップも変わってくる。これらから推測すると、ナカジマレーシングは予選に、トムスは決勝に特化したダウンフォースとメカニカルグリップのバランスになっているのではないか。その代償が、それぞれ別のセッションに現れる。レースで強いと信じていたからこそ、キャシディは予選6番手でもガッツポーズをとった——。

キャシディはチェッカーを受けると、涙を流しながら1周した。「一番最後に泣いたのは、いつだったかな。それぐらい僕は全然泣かないんだけど、わけの分からないことをしゃべって号泣していた」。パルクフェルメでは、悔し涙で目を赤くした山本が笑顔でキャシディに歩み寄る。「去年のニックは、今回の僕のような気持ちになっていたのに、レース後、一目散に僕に握手を求めて健闘を称えてくれた。今度は僕が、彼をきちんと称えないといけないから」。パロウはピットに戻ると、加藤エンジニアに「落ち込まないで、こういうこともあるよ。でも、原因を解明しようね」と声をかけた。今年のスーパーフォーミュラもさまざまなドラマを生み、幕を閉じた。

この週末、最速だったパロウ
「落ち込んでなんかいられない」
失速の原因を究明し
強さを探求して来季に挑む





S.Kusakai

M.Hirata



タイトルを逃しても、ルーキーオブザイヤーの獲得を素直に喜ぶパロウ。ポールポジション3回、パロウと加藤エンジニアは今季、一発の速さを手に入れた。「今度はレースの強さを。もう一段階難しい領域だと思いますけど、来季に向けて追い求めます」と前を向く。

Round 7 SUZUKA Race Report

鈴鹿サーキット　10月26日(土)〜27日(日)

Text：autosport web
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）
草皆茂則（Shigenori Kusakai）



S.Kusakai

ルーキーだった14年以来、通算２勝目を挙げた野尻。久しぶりの勝利に「優勝というのはこんなに素晴らしいんだと実感するとともに、やはりレースをしている以上は優勝しかないなと思いました」と喜びを噛みしめた。



M.Hirata

7戦で7人のウイナーが生まれる波乱のシーズンに

作戦完遂の野尻が久々勝利 M発進組は目論見外す

8時10分から行なわれた日曜日のフリー走行は曇り空だったが、14時の決勝スタートを迎えるころには晴天に。レース開始時の気温は23度、路面温度は26度と、この時期にしては暖かい気候だ。

今季のポイントとなっているスタートタイヤの選択は、上位勢はアレックス・パロウ、福住仁嶺、山本尚貴がミディアム。一方、野尻智紀とルーカス・アウアー、ニック・キャシディはソフトと戦略が分かれた。そんななか、16番グリッドの小林可夢偉が、なんとウエットタイヤをチョイス。ウエットでスタートした場合、タイヤ交換義務がなくなる点をついた作戦だ。

スタートでは、パロウがホールショットを獲得。それに野尻、山本、福住、キャシディが続く。キャシディはソフトの強みを活かし、３周目までに３番手に浮上する。

タイヤ交換義務で定められた７周を終えると、ミディアム装着車が続々とピットイン。パロウも８周目の終わりにピットへ向かい、ソフトに履き替える。しかし、パロウはピットストップ後のペースに苦しみ、福住と山本に先行されるなどズルズルと後退。28周目の終わりには再びピットに入ったため、逆転王座の目はここで潰えた。

中盤に中嶋一貴とハリソン・ニューウェイが接触したものの、ミディアムスタート勢が期待したセーフティカーが導入されることもなくレースは進行。ソフトスタートを選択したドライバーが着々とアドバンテージを広げていく展開となった。

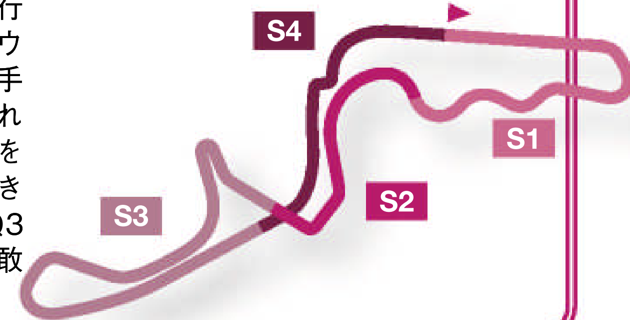
トップの野尻は33周目を終えるところでピットへ。リードを保ったままコースに復帰した。一方のキャシディは翌周にピットへと飛び込み、２番手でコースに復帰する。福住はピットアウト直後のキャシディを追いたてたが、キャシディがポジションを死守した。

結局、ソフトスタートで好ペースを維持した野尻が逃げ切り、２０１４年第６戦ＳＵＧＯ以来、５年ぶりの優勝。今季は７戦で７人のウイナーが誕生する珍しいシーズンとなった。キャシディは２位を守り、初戴冠を達成。３位には福住が入り、初表彰台を手にした。

Qualifying Report

パロウが“36秒切り”で今季3度目ポール

第６戦岡山に続き、今回の予選もQ1がA組とB組に分けて実施された。時間は各10分。各組上位６名がQ2に進出する。フリー走行で大クラッシュを喫したニューウェイもA組として走行し、６番手でQ2に駒を進めた。７分で争われるQ2では福住が１分36秒124を記録してトップで通過。引き続き７分間のセッションとなったQ3では、計測１周目でアタックを敢行したパロウが、ただひとり１分35秒台をマーク。今季３度目のポールポジションを獲得した。



QF RESULT

Pos.	No.	Driver	Q1	Q2	Q3
1	64	A.パロウ	1'37"871	1'36"606	1'35"972
2	16	野尻智紀	1'38"264	1'36"576	1'36"084
3	50	L.アウアー	1'37"737	1'36"392	1'36"236
4	5	福住仁嶺	1'37"296	1'36"124	1'36"314
5	1	山本尚貴	1'37"934	1'36"486	1'36"348
6	37	N.キャシディ	1'37"501	1'36"802	1'36"496
7	17	塚越広大	1'37"783	1'36"772	1'36"595
8	65	牧野任祐	1'37"419	1'36"713	1'36"621
9	51	H.ニューウェイ	1'38"394	1'36"860	
10	36	中嶋一貴	1'38"073	1'36"914	
11	3	山下健太	1'37"821	1'36"982	
12	20	平川 亮	1'38"041	1'37"073	
13	39	坪井 翔	1'37"839		
14	4	国本雄資	1'38"622		
15	19	関口雄飛	1'37"944		
16	18	小林可夢偉	1'38"934		
17	8	大嶋和也	1'38"098		
18	7	中山雄一	1'39"330		
19	15	J.ビップス	1'38"390		
20	38	石浦宏明	1'42"892		

FINAL RESULT

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	Time/Gap
1	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	H	1:14'24"627
2	37	N.キャシディ	VANTELIN TEAM TOM'S	T	2"532
3	5	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	3"883
4	19	関口雄飛	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	T	6"254
5	1	山本尚貴	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	18"744
6	38	石浦宏明	JMS P.MU/CERUMO･INGING	T	22"129
7	17	塚越広大	REAL RACING	H	31"628
8	20	平川 亮	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	T	32"101
9	3	山下健太	KONDO RACING	T	32"830
10	39	坪井 翔	JMS P.MU/CERUMO･INGING	T	45"204
11	50	L.アウアー	B-Max Racing with motopark	H	45"357
12	18	小林可夢偉	carrozzeria Team KCMG	T	45"584
13	65	牧野任祐	TCS NAKAJIMA RACING	H	49"398
14	36	中嶋一貴	VANTELIN TEAM TOM'S	T	50"091
15	4	国本雄資	KONDO RACING	T	54"610
16	7	中山雄一	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	T	57"247
17	8	大嶋和也	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	T	1'03"055
18	15	J.ビップス	TEAM MUGEN	H	1'09"868
19	64	A.パロウ	TCS NAKAJIMA RACING	H	1'11"817
20	51	H.ニューウェイ	B-Max Racing with motopark	H	1Lap

FL：No.37 N.キャシディ／VANTELIN TEAM TOM'S　1'41"473　4/43　206.02km/h

DRIVER STANDINGS

Pos.	Driver	Points
1	N.キャシディ	36
2	山本尚貴	33
3	A.パロウ	26
4	野尻智紀	24
5	山下健太	21
6	小林可夢偉	19
7	福住仁嶺	18
8	関口雄飛	16
9	L.アウアー	14
10	平川 亮	12

TEAM STANDINGS

Pos.	Team	Points
1	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	50
2	VANTELIN TEAM TOM'S	48
3	TCS NAKAJIMA RACING	28
4	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	27
5	TEAM MUGEN	25
6	KONDO RACING	25
7	JMS P.MU/CERUMO･INGING	22
8	B-Max Racing with motopark	20
9	carrozzeria Team KCMG	19
10	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	7

SUPER FORMULA Round 7 SUZUKA TIME CHART

●決勝：10月27日（日） ●鈴鹿サーキット ●5.807km×43周 ●天候：晴れ ●コース：ドライ

P：ピット **太字**：ベストラップ **赤字**：ファステストラップ ［ ］：ソフトタイヤ ［ ］：ミディアムタイヤ

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
No.	16	37	5	19	1	38	17	20	3	39	50	18	65	36	4	7	8	15	64	51
Driver	野尻智紀	N.キャシディ	福住仁嶺	関口雄飛	山本尚貴	石浦宏明	塚越広大	平川亮	山下健太	坪井翔	L.アウアー	小林可夢偉	牧野任祐	中嶋一貴	国本雄資	中山雄一	大嶋和也	J.ビップス	A.パロウ	H.ニューウェイ
Team	TEAM MUGEN	VANTELIN TEAM TOM'S	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	JMS P.MU/ CERUMO・INGING	REAL RACING	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	KONDO RACING	JMS P.MU/ CERUMO・INGING	B-Max Racing with motopark	carrozzeria Team KCMG	TCS NAKAJIMA RACING	VANTELIN TEAM TOM'S	KONDO RACING	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	TEAM MUGEN	TCS NAKAJIMA RACING	B-Max Racing with motopark
E/G	HONDA	TOYOTA	HONDA	TOYOTA	HONDA	TOYOTA	HONDA	TOYOTA	TOYOTA	TOYOTA	HONDA	TOYOTA	HONDA	TOYOTA	TOYOTA	TOYOTA	TOYOTA	HONDA	HONDA	HONDA
LAP 1	1'43"919	1'46"302	1'46"191	1'48"010	1'45"750	1'52"371	1'47"241	1'50"886	1'48"686	1'51"717	1'53"638	P 1'59"939	1'49"376	1'51"286	1'53"125	1'54"110	1'54"697	1'53"508	1'42"832	1'50"787
2	1'42"635	1'42"783	1'43"869	1'44"313	1'42"870	1'44"072	1'43"604	1'43"492	1'44"418	1'45"319	1'44"713	2'27"575	1'44"266	1'44"559	1'44"751	1'44"905	1'45"147	1'45"035	1'42"998	1'44"512
3	1'43"249	1'42"343	1'42"592	1'43"612	1'43"260	1'43"434	1'43"301	1'43"576	1'43"768	1'43"756	1'45"149	1'42"955	1'43"585	1'43"761	1'45"324	1'44"242	1'44"471	1'43"539	1'42"326	1'43"388
4	1'42"337	**1'41"473**	1'43"018	1'43"570	1'43"326	1'43"509	1'43"062	1'43"967	1'44"149	1'43"743	1'45"477	1'42"635	1'44"341	1'43"553	1'45"169	1'45"241	1'45"366	1'42"749	1'42"312	1'43"974
5	1'42"207	1'41"852	1'43"501	1'43"577	1'43"354	1'43"974	1'42"992	1'44"827	1'43"944	1'44"244	1'44"309	**1'42"585**	1'44"645	1'45"329	1'44"089	1'44"397	1'44"665	1'44"212	1'42"856	1'45"746
6	1'42"600	1'42"639	1'43"618	1'43"044	1'43"420	1'43"396	1'43"608	1'43"530	1'43"778	1'44"625	1'44"072	1'42"611	1'43"728	1'43"518	1'44"160	1'43"987	1'44"472	1'44"896	1'43"268	1'44"466
7	1'43"089	1'42"979	1'43"224	1'43"020	P 1'46"652	1'44"179	P 1'48"026	1'44"327	P 1'47"192	1'44"142	1'44"433	1'42"685	P 1'48"518	P 1'47"484	1'44"185	1'44"415	P 1'47"822	1'43"875	1'43"029	P 1'47"633
8	1'42"995	1'43"670	P 1'45"794	1'42"496	2'20"711	1'42"911	2'20"999	P 1'45"914	2'22"155	P 1'46"596	1'44"242	1'42"809	2'21"829	2'22"006	P 1'47"834	1'44"257	2'23"442	1'43"497	P 1'47"729	2'18"804
9	1'41"839	1'42"363	2'18"253	1'42"375	**1'42"035**	**1'41"612**	1'42"237	2'19"610	1'42"841	2'22"057	1'43"529	1'43"222	1'43"404	1'43"512	2'22"968	1'43"024	**1'42"598**	**1'42"400**	2'21"116	1'42"737
10	**1'41"626**	1'42"098	**1'41"720**	1'42"872	1'42"905	1'41"900	1'42"370	1'42"018	1'42"785	**1'41"716**	1'43"511	1'43"089	**1'42"651**	**1'42"190**	1'42"678	1'43"008	1'43"256	1'42"611	1'42"241	1'42"974
11	1'41"783	1'42"274	1'42"125	1'42"143	1'42"608	1'41"705	**1'42"180**	1'42"024	1'42"642	1'42"490	1'43"603	1'43"079	1'43"529	1'42"342	**1'42"563**	1'42"837	1'43"240	1'42"634	**1'41"827**	1'42"529
12	1'41"945	1'42"155	1'42"440	1'42"315	1'42"444	1'41"836	1'42"408	1'42"031	**1'42"369**	1'43"438	1'43"542	1'43"126	1'44"151	1'42"354	1'42"706	**1'42"631**	1'42"983	1'42"900	1'42"393	**1'42"284**
13	1'41"962	1'42"037	1'42"484	**1'41"797**	1'42"711	1'41"997	1'42"473	**1'41"986**	1'42"414	1'42"379	1'43"251	1'43"217	1'43"946	1'42"562	1'42"925	1'42"925	1'43"661	1'42"720	1'42"874	1'42"751
14	1'42"304	1'41"956	1'42"665	1'42"151	1'43"032	1'42"321	1'42"701	1'42"591	1'42"716	1'42"582	1'43"008	1'43"145	1'43"061	1'42"623	1'43"058	1'42"752	1'43"558	1'43"219	1'43"085	1'43"130
15	1'42"481	1'42"149	1'43"641	1'41"854	1'43"207	1'42"567	1'43"083	1'42"856	1'42"820	1'43"224	1'43"386	1'43"254	1'43"509	1'42"916	1'43"389	1'43"114	1'43"889	1'43"190	1'44"006	1'43"612
16	1'42"678	1'42"776	1'44"225	1'42"042	1'43"558	1'42"367	1'43"042	1'42"893	1'43"208	1'43"277	1'42"992	1'43"400	1'43"394	1'43"327	1'43"349	1'42"982	1'43"615	1'43"008	1'44"041	1'43"370
17	1'42"392	1'42"399	1'42"968	1'42"262	1'43"395	1'42"617	1'43"205	1'42"850	1'43"032	1'43"388	1'43"412	1'43"192	1'43"448	1'43"434	1'43"070	1'43"525	1'43"489	1'43"298	1'44"180	1'43"647
18	1'42"522	1'42"505	1'42"670	1'42"242	1'42"790	1'42"571	1'43"210	1'43"049	1'43"218	1'44"378	1'43"104	1'43"815	1'44"085	1'50"764	1'45"854	1'43"206	1'44"346	1'43"120	1'44"216	1'54"571
19	1'42"720	1'42"922	1'42"634	1'42"094	1'44"364	1'42"707	1'43"640	1'42"984	1'42"897	1'42"960	1'43"329	1'43"557	1'43"659	1'43"774	1'43"252	1'43"262	1'44"064	1'43"379	1'44"340	1'45"212
20	1'42"300	1'42"840	1'42"950	1'42"143	1'44"098	1'42"906	1'43"753	1'43"251	1'43"121	1'42"842	1'42"979	1'43"386	1'43"464	1'43"393	1'43"261	1'43"341	1'43"516	1'43"355	1'44"211	1'43"737
21	1'42"432	1'42"728	1'43"026	1'42"763	1'43"826	1'42"763	1'44"261	1'43"265	1'43"335	1'42"840	1'42"974	1'43"511	1'43"568	1'43"470	1'43"372	1'43"325	1'44"114	1'43"102	1'45"437	1'43"474
22	1'42"851	1'43"215	1'43"163	1'42"728	1'43"083	1'42"737	1'44"054	1'46"233	1'43"549	1'43"093	1'43"076	1'43"596	1'43"930	1'43"707	1'43"800	1'43"369	1'44"638	1'44"812	1'47"582	1'43"579
23	1'42"895	1'42"708	1'42"590	1'42"368	1'42"865	1'42"806	1'43"579	1'42"791	1'43"752	1'43"326	1'43"172	1'44"143	1'45"108	1'43"759	1'43"732	1'43"420	1'44"308	1'43"803	1'46"199	1'44"117
24	1'43"209	1'42"868	1'42"620	1'42"454	1'42"849	1'42"716	1'43"778	1'42"965	1'43"532	1'43"761	1'43"412	1'43"472	1'44"976	1'45"067	1'43"965	1'43"619	1'44"152	1'43"916	1'45"279	1'43"562
25	1'42"831	1'43"040	1'42"724	1'42"838	1'43"110	1'42"969	1'43"629	1'43"300	1'43"305	1'44"004	1'42"886	1'43"277	1'44"185	1'44"400	1'44"105	1'43"540	1'44"181	1'44"313	1'46"032	1'44"198
26	1'42"869	1'42"864	1'42"815	1'43"089	1'43"019	1'42"857	1'43"530	1'43"412	1'43"615	1'43"206	1'43"344	1'43"196	1'43"636	1'44"260	1'44"391	1'43"340	1'43"891	1'44"305	1'45"294	1'44"462
27	1'43"331	1'43"261	1'42"872	1'43"265	1'43"086	1'42"969	1'43"465	1'44"022	1'43"688	1'43"348	1'43"650	1'43"316	1'44"034	1'44"153	1'44"342	1'44"574	1'44"211	P 1'49"337	1'45"102	1'44"587
28	1'43"439	1'43"503	1'42"891	1'43"693	1'43"213	1'43"225	1'43"686	1'43"682	1'43"767	1'43"388	1'43"712	1'44"115	1'43"750	1'43"642	1'44"123	1'43"817	1'44"285	2'49"156	P 1'48"903	1'44"557
29	1'43"677	1'43"758	1'42"637	P 1'47"343	1'43"147	1'43"887	1'43"619	1'43"485	1'43"612	1'43"213	1'43"317	1'43"193	1'43"680	1'43"646	1'44"027	1'43"334	1'43"716	1'45"799	2'19"638	1'43"952
30	1'43"182	1'43"702	1'43"732	2'23"940	1'42"764	P 1'47"843	1'43"286	1'43"211	1'43"201	1'43"144	1'43"266	1'43"241	1'43"546	1'43"521	1'43"280	1'43"713	1'43"752	1'43"338	1'42"507	1'43"857
31	1'43"324	1'43"512	1'42"711	1'43"179	1'45"656	2'23"581	1'43"645	1'43"580	1'43"361	1'43"737	1'43"244	1'42"853	1'43"607	1'43"349	1'43"541	1'45"166	1'43"838	1'43"730	1'42"529	1'43"979
32	1'43"912	1'44"040	1'42"631	1'43"255	1'43"612	1'44"643	1'44"167	1'43"789	1'43"470	1'44"185	1'43"458	1'43"366	1'44"019	1'43"824	1'43"640	1'44"842	1'44"160	1'43"909	1'42"708	1'44"027
33	P 1'47"161	1'43"859	1'42"863	1'43"235	1'43"200	1'43"874	1'44"226	1'44"233	1'43"782	1'44"385	1'43"363	1'43"350	1'43"785	1'43"990	1'43"681	P 1'49"313	1'43"735	1'43"514	1'42"907	1'44"264
34	2'22"898	P 1'47"420	1'42"500	1'42"808	1'43"079	1'43"089	1'44"106	1'43"939	1'43"741	1'44"194	1'43"513	1'43"426	1'44"564	1'45"436	1'46"625	2'27"325	1'43"536	1'42"748	1'42"964	1'44"417
35	1'42"394	2'20"406	1'43"907	1'42"717	1'43"063	1'43"263	1'43"808	1'43"810	1'43"765	1'44"176	1'43"311	1'43"114	1'44"113	1'43"795	1'43"633	1'44"713	1'43"881	1'43"153	1'42"742	1'44"192
36	1'42"450	1'42"494	1'43"391	1'42"945	1'43"010	1'43"140	1'43"980	1'43"955	1'43"607	1'44"057	P 1'46"847	1'43"010	1'43"591	1'43"279	1'43"585	1'44"144	1'43"521	1'43"301	1'42"764	1'44"169
37	1'42"613	1'42"921	1'42"724	1'42"654	1'43"015	1'43"214	1'44"060	1'44"238	1'44"006	1'44"203	2'22"546	1'43"982	1'43"942	1'43"689	1'43"957	1'44"154	1'43"902	1'43"306	1'42"949	1'44"036
38	1'43"148	1'42"954	1'42"884	1'42"850	1'43"142	1'43"438	1'44"003	1'43"945	1'43"739	1'44"460	**1'42"216**	1'44"296	1'43"817	1'43"790	1'43"611	1'44"233	1'43"723	1'43"156	1'43"266	1'43"984
39	1'42"939	1'42"782	1'43"193	1'43"198	1'43"239	1'43"186	1'44"225	1'44"177	1'44"087	1'46"408	1'45"399	1'43"327	1'43"626	1'43"916	1'43"823	1'44"301	1'44"737	1'43"989	1'43"054	1'44"724
40	1'42"858	1'42"882	1'43"090	1'43"126	1'43"853	1'43"581	1'44"216	1'44"051	1'44"344	1'44"806	1'44"708	1'43"523	1'43"916	1'43"890	1'44"077	1'44"072	1'44"431	1'43"315	1'43"076	1'44"903
41	1'43"626	1'43"154	1'42"967	1'42"886	1'43"493	1'43"288	1'44"005	1'44"239	1'44"073	1'44"631	1'44"731	1'44"199	1'43"698	1'43"763	1'44"181	1'43"942	1'45"305	1'43"440	1'43"013	1'44"481
42	1'43"520	1'43"171	1'43"221	1'42"901	1'43"732	1'44"375	1'43"807	1'43"860	1'43"751	1'43"940	1'44"164	1'44"015	1'44"226	1'43"583	1'44"265	1'43"710	1'44"619	1'43"652	1'43"115	1'44"226
43	1'43"485	1'43"402	1'42"776	1'42"714	1'43"825	1'44"360	1'43"985	1'43"884	1'44"222	1'44"453	1'43"996	1'49"414	1'44"119	1'44"102	1'43"771	1'43"747	1'44"749	1'44"256	1'43"504	

※小林可夢偉はレインタイヤでスタート

PHOTO DIGEST

ROUND 18 FORMULA 1 GRAN PREMIO DE MÉXICO 2019

Text：藤井由夏（Yuka Fujii／本誌） Photo：Sutton



俺に任せとけ。





レースウイークの始まりからメルセデスの不調は目に見えて明らかだった。標高2300mと高地に位置するメキシコシティでは、空気が薄くダウンフォースが少ない。そのため、W10の有利な部分が影を潜めていた。さらにフロントのブレーキダクトは他チームに比べてかなり小さく、フロントタイヤのオーバーヒートも顕著。フリー走行時のスピードトラップでは下位に沈み、表彰台すら危うい状況だった。だが、メルセデスとハミルトンの強さはここからが本物だった。速さで勝てないなら、勝てるポジションを手にすればいい——。スタートでセバスチャン・ベッテルに寄せられ、マシン左を芝生に落とし、ややペースが鈍ったところにマックス・フェルスタッペンが襲いかかる。わずかに接触した２台はフェルスタッペンがコースオフ。ハミルトンは譲らなかった。フロアにダメージを負いながらも３番手のポジションを守ると、ハードタイヤを48周持たせ、不利と思われた状況を好転し、自らのコントロール下におさめた。レース70周目、エンジニアからの「あと２周」の無線にハミルトンは間髪入れずに答えた。「俺に任せとけ」。これ以上ない頼もしい言葉とともに、６度目の王者に向けまた一歩前進した。

FOCUS on HONDA

標高2300mの地で味わう、久しぶりの“新鮮な空気”

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata） Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／LAT

1963年に始まったメキシコGPは、これまで二度の中断を挟みながら、計19回開催されてきた。そのなかで我々日本人にとって、もっとも記念すべきは、ホンダF1が初勝利を飾った1965年のレースであろう。

標高の高いメキシコシティではエンジン出力が顕著に低下するため、ライバルたちは混合気の調整に手こずっていた。しかしホンダの中村良夫監督（当時）は戦時中、中島飛行機で航空機やジェットエンジンの開発に携り、高度に応じた混合気調整はお手の物。F1参入2年目で、優勝どころか入賞もおぼつかないチームが勝てたのは、まさに中村監督の功績と言えた。晩年の中村さんとは、ヨーロッパの取材で何度もご一緒したが「あんな高度調整なんて、飛行機屋だったら何でもないことでしたよ」と、旅の途中の雑談でそんな風に語っていたものだ。

その後15年以上の中断を経て、メキシコGPは1986年に復活。F1は1・5ℓターボ全盛期だった。初年度こそBMW直列4気筒ターボを搭載したベネトンのゲルハルト・ベルガーに勝利をさらわれたが、翌年からホンダV6ターボが3連勝。第二期ホンダF1でエンジンエンジニアだった田辺豊治TDは「メキシコに特化した、かなりスペシャルな仕様を持ち込んでいたことを、いまも鮮明に覚えていますよ」と、当時を振り返る。

この時代はエンジンの基数制限などなく、この1戦だけに特化したエンジンを投入することが可能だった。2300mの高地でもできるだけ多くの空気を押し込めるよう、タービン径を大きくした1戦限りのスペシャルターボだったという。

そして2015年、メキシコGPは三度目の復活を果たす。奇しくもホンダF1第四期の初年度に重なる。この年のホンダはハイブリッドパワーユニットの開発に手こずり、ライバルメーカーに比べると、パワーも耐久信頼性も圧倒的に劣っていた。

そのなかでもメキシコGPは、とく苦い思い出がある。80年代に無敵を誇ったホンダのターボ技術が、現行PU時代ではまったく太刀打ちできないことが明らかになったのだ。エンジン本体のパワー不足を補うために、ホンダは平地のレースでもターボを限界近くまで回していた。高地のメキシコでは平地以上にターボに仕事をさせる必要があるが、ホンダ製ターボにはもはやその余裕がまったくなかった。

あれから4年、ホンダはジェットの知見を取り入れたターボチャージャーを投入し、著しい進化を遂げた。過酷な高地でも、充分なパフォーマンスを発揮できるはず。その期待はマックス・フェルスタッペンがフェラーリ2台を抑えて予選最速タイムを叩き出したことで結実した。残念ながら3グリッド降格のペナルティを下され、ホンダ第四期の二度目となるポールポジションは幻に。さらにレースではメルセデスとの二度の接触で、フェルスタッペンは6位入賞が精いっぱいだった。

レース後の田辺TDは「予選までの速さをレース結果に結びつけられなかったのは、本当に残念でした」と慨嘆しつつも「ここ数戦、フェラーリやメルセデスに上から重しを載せられていた感じだったのが、ここへ来て一気に新鮮な空気が吸えた」と、ある種の解放感に言及した。平地のレースでも、今回の戦いが活かされるのか。その答えは、1週間後のアメリカGPで出るはずだ。

V.Rys



1分14秒758、これまでの予選コースレコードを1000分の1秒上回るタイムを出したフェルスタッペン。ペナルティによりPPは幻となってしまったが、あのままスタートしていたらどうなっていたか。ハードタイヤを66周持たせたことを考えれば、勝利は確実だったようにも思える。

LAT



日本GPに引き続き、Q3進出を果たしたピエール・ガスリー。体調不良にも関わらず、それを感じさせない走りをメキシコの地で見せた。次戦アメリカまでに体調を回復させ、さらなる結果に期待がかかる。

マシン特性的に圧倒的不利な状況でもメルセデスには他チームに勝るアドバンテージがある

戦略が速さを超えるとき。

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／LAT

V.Rys



ボッタスに14点以上の差をつければタイトル確定だったハミルトン。しかし、ボッタスが３位に入ったため次戦以降に持ち越しとなった。メルセデスと同じように中団グループでハードのロングランにとくに熱心だったのが、レーシングポイントとルノー。唯一ハードでのスタートを選択したダニエル・リカルドと、タイヤマネジメントに定評のある地元セルジオ・ペレスが、ともに50周を走破して７、８位入賞を遂げている。中団勢最速を誇るマクラーレンはFP1でしかハードタイヤを試していなかったため、きちんとロングのデータが採れていなかったと考えられる。

LAT



ここ数戦目覚ましい速さを見せるフェラーリと、一昨年と昨年に勝利しているレッドブルが優勝を争うのではないか。メキシコGPはおおむねそんな予想がたっていた。そしてマックス・フェルスタッペン、シャルル・ルクレール、セバスチャン・ベッテルがトップ３を占めた予選までは、ほぼそのとおりの経緯をたどっていた。

Ｑ３のチェッカー間際、黄旗を無視したとして、フェルスタッペンは３グリッド降格のペナルティを科されてしまう。さらにレースではスタートで３番手のルイス・ハミルトンと競り合って接触し、さらに４周目、バルテリ・ボッタスとの接触で右リヤタイヤがパンクしてしまい、優勝の可能性は完全に消え去った。

Ｑ３の１回目のアタックで、すでにＰＰを確定していたにもかかわらず、黄旗に対してもスロットルを緩めず、予選後の会見では「それがどうした」と、うそぶいた。そのおごりが招いたペナルティではなかったか。

一方、フロントロウのフェラーリは、ハードタイヤがここまで持つと確信できなかった。そのためルクレールは早めにピットインした際にミディアムを履き、１ストップで走りきる可能性を自ら葬った。代わって首位に立ったベッテルが結果的に１ストップ作戦をやり遂げたが、最初のスティントを引っ張り過ぎ、ハミルトンに安々とアンダーカットされ２位に終わった。

初日午後のフリー走行でハードのロングランを行なったのは、上位３チームではメルセデスだけだった。ＰＰを狙う速さが自分たちにはないと早々に見極め、レースで勝つために〝戦略〟に集中したのだ。緻密な戦略は、ときにスピードを凌駕する。速いクルマが、いつも勝つとは限らないのである。

Rd.18 メキシコGP リザルト

●10月27日（日）決勝　●4.304km×71周=305.354km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	71	3(4)
2	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	71	2(3)
3	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	71	6(6)
4	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	71	1(2)
5	23	A.アルボン	トロロッソ／ホンダ	71	5(5)
6	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	71	4(1)
7	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	71	11(11)
8	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	71	13(13)
9	10	P.ガスリー	レッドブル／ホンダ	70	10(10)
10	27	N.ヒュルケンベルグ	ルノー／ルノー	70	12(12)
11	26	D.クビアト	トロロッソ／ホンダ	70	9(9)
12	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	70	16(16)
13	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	70	7(7)
14	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	70	15(15)
15	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	69	17(17)
16	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	69	19(19)
17	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	69	18(18)
18	88	R.クビカ	ウイリアムズ／メルセデス	69	20(20)
	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	58	14(14)
	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	48	8(8)

“謎のトグルスイッチ”は
3段階

ドライバーが行なう
エンジン始動の“儀式”

前後バランスだけじゃない
「ブレーキシェイプ」セッティング

鈴鹿ではDRSを
ドライバーが閉じる

驚愕!? STR14 運転マニュアル（日本語版）

山本尚貴の初F1ドライブは大きなミスもなく無事に終わったが
実際には外から見るだけでは分からない現代F1の難しさが存在していたようだ
今回、強烈なコクピット体験で得た奥深さと新鮮さを
STR14をドライブした山本にほんの一部ではあるが解説してもらった

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：吉田成信（Shigenobu Yoshida）／Red Bull／XPB



S.Yoshida

初めてのF1ドライブながら、日本GPのFP1で山本尚貴はダニール・クビアトに匹敵するタイムを刻んだ。90分30ラップという短いセッションで、その千載一遇のチャンスを活かすため、山本は周到な準備を重ねて晴れの日に臨んだ。

「まず、40ページくらいの英文マニュアルを読み込みました。1ページにギッシリと文字が詰まっていて、全部見ておかないとF1を操作できないかというとそうではないのですが、ひととおり覚えておかないと何かが起きたときにすぐ対処できない。FP1を走り終わってみれば、すべてが必要なわけではなかったけれど、覚えておいて損はなかったと思います」

パワーユニット（PU）を自分自身で始動することも、山本にとっては新鮮だったようだ。

「メカニックに火を入れてもらえるのかなと思っていたのですが、そうではなかった。自分で始動するのなんてF3以来でした。モーターを積んでいるので、外部動力ではなく、MGU-Kから発電させてエンジンをかけます。基本的にピットのなかでは空吹かしをしてはいけないし、スロットルは踏まないでクラッチのリリースだけで出て行きます」

ちなみに、クラッチはスーパーフォーミュラ（SF）と同じくハンドクラッチで、ステアリング裏側のパドルで操作をする。

「パドルは全部で6つあります。下段の左右がハンドクラッチ、中段左右はシフト、上段は左がDRS、右がトグルです。トロロッソとレッドブルは基本的に同じステアリングを使っていますが、ドライバーやチームによってトグルに当て込んでいる機能やマップは違います。オンボード映像を見れば何かを変えたのは分かるけれど、何を変えたのかは現場でミーティングに参加しないと分からないですね」

上段右側のトグルは、山本がドライブしたマシンではブレーキのモード変更に使われていた。

「鈴鹿だと、2コーナーとヘアピンではブレーキのバランスやシェイプが全然違います。重要な部分なので言えないこともありますが、簡単に説明すると、ブレーキを踏んだり、リリースしたときの踏力とPUの回生の比率を変えたりするのがシェイプです。いろいろな種類の組み合わせがありますが、それをダイヤルやロータリースイッチで変えるとすごく時間がかかってしまうので、トグルで簡単に切り変えられるようになっています。乗用車のハイビームとロービームをレバーで切り換えるようなイメージで、押すのと、ニュートラルと、手前に引くのと3段階ある。たとえば、ヘアピンに行くまでに1段階押すと、ブレーキのモードがヘアピン用に切り換わります」



Red Bull

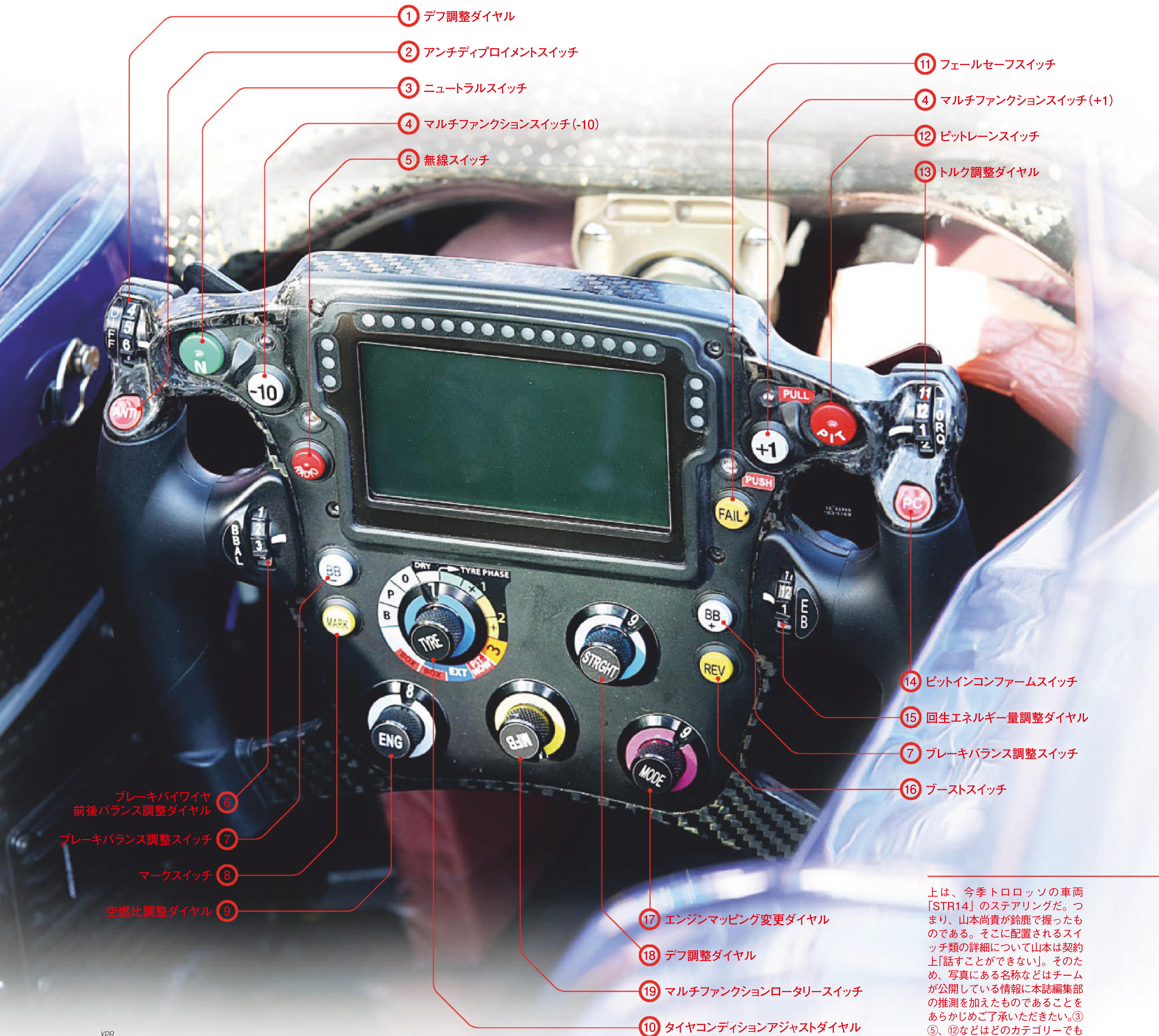
ヘアピンに行くまでにトグルを1段階押すと ブレーキのモードがヘアピン用に切り換わる

ちなみに、ブレーキバイアス調整システムに関してはつい先日ルノーの2台に技術規則に違反している可能性があるとして調査が行なわれた。結果的に前述の違反は認められなかったものの、ドライバーエイドに関する部分が判断され、失格の裁定が下った。

セッティングを変えるダイヤル操作

ステアリングの表側に目を移すと、ダイヤルスイッチが整然と並んでいる。

「スイッチの数自体はそれほど多くないですが、縦と横のダイヤルの数字の組み合わせでセッティングをいろいろ変えられます。たとえば「縦15の横8」という風にエンジニアから指示されます。組み合わせ自体は覚える必要がなく、ドライバーが自分で勝手に変えたりはしません。最適なマッピングを向こうが見つけて指示してくれます。F



XPB

上は、今季トロロッソの車両「STR14」のステアリングだ。つまり、山本尚貴が鈴鹿で握ったものである。そこに配置されるスイッチ類の詳細について山本は契約上「話すことができない」。そのため、写真にある名称などはチームが公開している情報に本誌編集部の推測を加えたものであることをあらかじめご了承いただきたい。③⑤、⑫などはどのカテゴリーでもお馴染みだが、②「アンチディプロイメントスイッチ」や⑮「回生エネルギー量調整ダイヤル」はハイブリッド時代のF1ならでは。ドライバー自身がセッティングツールとしてディファレンシャル調整を行なうのもF1の特徴で、かつてはコーナーの進入／ミッド／出口を３つのダイヤルに分けて配置するスタイルが主流だったが、写真では①と⑱のふたつだけだ。PU制御系のロータリースイッチ（⑨と⑰）は下方の左右に配置され、ディスプレイ下の左側には使用頻度の高い⑩「タイヤコンディションアジャストダイヤル」が目立つように置かれるなど、究極の機能性を求めてデザインされている。もっとも、これらの情報を鵜呑みにしてはいけない。ライバルに悟られぬよう「文字の意味」と「実際の機能」は異なることがあり、その真相はチーム関係者のみが知る。

F1でも、ステアリング上のスイッチはひととおり全部使いました」

レッドブル・ホンダが初優勝を果たしたオーストリアGPで、マックス・フェルスタッペンに伝えられた「エンジン11、ポジション5」という指示は、PUのパフォーマンスを高めるためのプログラム変更だった。

「PUのマネージメントは毎周のようにしないといけない。走行中、モードは常に変えています。無線でベストなエネルギーマネジメント方法を伝達され、速く走りながらもそれを忠実に実行しなくてはならない。また、相手を抜いたり近づかれないように少しバッファを使ったりすると、必然的にどこかで溜める作業も必要になる。そこはSFのOTSに似ているかもしれないですね。いつでも使えるけれど、その後何秒間か使えない時間もあるので、そのへんも考えて走る必要があります。ゆっくり走ればチャージできるわけではなく、メリハリをつけて走らなければならない。その際ターゲットタイムはなくて、ディスプレイを見たり、無線の指示を聞くなどしながら、ちゃんと考えて走らないとうまくチャージできないし、デプロイもできません」

デフに関しても、ドライバーはエン

ジニアの指示に従い、頻繁にダイヤルを操作しセッティングを変更する。
「デフのセッティングを変え、ハンドリングを変更するのは初めてでした。たとえばアンダーステアが出たとして、F1ではそれが何からきているのかを把握するのは簡単ではない。サスペンションなのか、エアロなのか、タイヤなのか、それともデフなのか。ドライバーだけでは判断できないので、状況を無線で伝え、それに対して『こっちのほうが曲りやすいんじゃないか』とか『安定するのではないか』など、エンジニアから指示が与えられます。いまのF1はルールで予選から決勝にかけてはフラップ以外変えられないので、コクピットのなかで調整できることはやらなければいけない。だから、デフの設定なども変更し、挙動を変化させる必要があるんです」
　山本は詳細を語らなかったが、F1ではコーナーの入口、ミドル、出口などゾーンを分けてデフのセッティングを変更することは以前から当たり前のように行なわれている。ブレーキのバランスやシェイプ、スロットルのシェイプ、そしてデフのセッティング等々。ドライバーはレースを戦いながらも頻繁にセッティングを変更しているのだ。

DRSは基本的にオート
でも鈴鹿は特別
ターンインする前に
手動でDRSを閉じる

F1マシンはあらゆるところにチームのノウハウが詰まっている。なかでもコクピット内でドライバーが操作するセッティング関連にも、その多くが詰まっていることが今回のインタビューで分かった。現代F1を操縦する難しさは、想像を超える域に突入している。

Red Bull

鈴鹿でのDRSは"特別"

「コクピットのなかでやることはものすごく多いです。後ろとのギャップを無線で常に伝えられることは、自分が乗る前はすごくイヤだろうなあと思っていましたが、実際に乗ったら、あれがないと走れない。とくに、僕はまだ慣れていなかったこともあってステアリングに目を落としがちだし、そうしないと確実に操作ができない。あのスピードなので、たとえミラーで後ろに見えなくても、次のコーナーではあっという間に後ろに来ている。だから『マージンは10秒くらい、アウトラップでペースは遅いから大丈夫』など、常に無線で教えてもらえたほうが安心して操作できます。また、その間にタイヤやブレーキの温度を下げたりPUにチャージをしたりもできますが、その場所もちゃんと探さなければいけない」
　国内で戦ってきた山本にとっては、DRSも初めて使うデバイスだった。
「DRSを開けると、エンジンのパワーが上がったような感じになります。それでも、ストレートでエアロが軽くなるような感じはなかったですね。DRSゾーンは、コーナーを立ち上がりステアリングを切っていない状態のところから始まり、基本的にはブレーキングを開始するとオートで閉じます。ブレーキを踏むタイミングまで開いていたほうがストレートスピードは稼げますが、鈴鹿の1コーナーは特別なんです。ブレーキよりもステアリングを切るほうが早いので、1コーナーにターンインする前に手動でDRSを閉じてからハンドルを切ってブレーキングしなければならない。自分がいっぱいいっぱいだったり、何かの拍子で忘れてしまい、開いたまま入ってしまうと、リヤウイングがない状態なのでスピンしてしまう。シミュレーターでは最初それを教えてもらっていなかったので、普通に走っていたらスピンしました。『何で?』とエンジニアに聞いたら『DRSのオフよりも先にハンドルを切ったからだよ』と。だったら最初に教えてくれればいいのに……と思いましたが(笑)。今回はタイムを出して、休んでの繰り返しだったのでまだ楽でしたが、これがレースでバトルをしつつ、PUなどもっと頻繁にマネージメントするとなると……現代のF1ドライバーは本当にすごいと思います。それを理解できただけでも、FP1をドライブした意義は大きいと思います」
　世界への挑戦権を勝ち獲ったからこそ、強烈で新鮮なコクピット体験。ごく一部ではあるがSTR14の「トリセツ」を山本に解説してもらい、F1ドライブにおけるマルチタスクの難しさをあらためて知った。



スペシャル対談

福住仁嶺 NF × AA アレクサンダー・アルボン

事件はたいていデグナーで起こる。

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）／ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）

アルボン、人生〝初体験〟――難攻不落の鈴鹿を攻略せよ。

GP3時代から〝超〟仲良しのふたりが、F1日本GPの現場で再会！
今回は、アルボンが鈴鹿を初めて走行するとあって
鈴鹿の経験が豊富な福住選手に攻略法を伝授していただきましょう
ちなみに、おふたりとも……鈴鹿のコースは頭に入ってますよね？

M.Atsuta

鈴鹿のことなら任せて

福住仁嶺にとってアレクサンダー・アルボンは、特別な存在である。海外フル参戦1年目の2016年、GP3でのチームメイトのひとりにアルボンがいた。海外でのひとり暮らしも、レースも、ピレリタイヤもすべてが初めて尽くしだった福住にとって、1歳上のアルボンは頼れる兄貴のような存在だったのだ。イギリスにあるアルボンの自宅にヒマさえあれば入り浸り、渡欧時にはまったくできなかった英語も、みるみるうちに上達した。

福住は今年から日本に戻りスーパーフォーミュラ（SF）に参戦している。一方、フォーミュラE参戦が決まっていたアルボンは、まさかのトロロッソ・ホンダからF1デビューが決まり、さらに夏休み明けにレッドブルに抜擢されると着実に結果を出し続けている。

そんなふたりはいまも頻繁に、連絡を取り合っている。そんなに仲がいいのならと対談をお願いしたところ、ともに快諾してくれた。鈴鹿サーキット初体験のアルボンに福住が攻略法を授けるという形で始まった対談自体は大爆笑だったけれど、あとでふたりきりになったときにはもっとずっと真摯な話し合いもしていたようだ。

――どうやらふたりは、久しぶりの再会ではないようですね。

アルボン じつは昨日の夜、東京でずっと一緒だったんだ！

福住 アレックスがバッティングセンターに行くのを、すごく楽しみにしてたんですよ。ほかにもあっちこっち、連れ回されました（苦笑）。

――積もる話はすでに充分したと思うので、今日は鈴鹿を走るのが初めてのアレックスに、福住選手が攻略法を伝授してあげてください。どうやったら、鈴鹿でポール・ポジションが獲れるでしょうか？

アルボン それならニレイより、ヤマモト（ナオキ）さんに聞いたほうがいいんじゃない？

福住 僕もそう思ってる。

アルボン そもそも鈴鹿で、ポール獲ったことあるの？

福住 （ちょっとムッとして）いや、まだだけどさ……。

アルボン やっぱり。ヤマモトさんか、それが難しかったら、（牧野）タダスケに聞くよ（笑）。

福住 それなら、僕のほうがマシだってば！

――ジャレ合うのはそれくらいにして、突然ですが、鈴鹿のコース図を書いてみてください。

（ふたりでしばらく、作業に没頭する）

アルボン あー……全然自信ないかも。

福住 （横目で見て）ちょっと、ひどくない？（日本語で我々に）こんな感じでしたっけ？

アルボン ねぇ、本当に分かってる？

（ほぼ完成しかけたお互いのコース図を見て大爆笑）

福住 デグナー2って、こうだったかなあ……。

アルボン ニレイ、なんでまともに書けないの？ 信じられない!!

（ようやく書き上がったコース図を見比べて）

福住 さすがに僕のほうが出来がいい。

アルボン でもこのブリッジは、ありえないでしょ。

――アレックスはセクター1を非常に気にしてることが、このコース図の書き方からも一目瞭然です。

アルボン セクター1、すごくよく書けてるでしょ！

福住 まあ、悪くないかな。でもこの130Rは、ありえない。

アルボン そうなの？ あ、自分のサインの代わりに、「Suzuka-San」って書いちゃった（笑）。

一同：（爆笑）

シケインも全開？

――鈴鹿で一番注意すべきポイントは、どこだと思っていますか？

アルボン やっぱりセクター1だろうね。S字だけじゃなくて全般にね。すごく速い区間だし、正確性が要求される。マシンバランスが悪いと、どうしようもない。

福住 じゃあシミュレーターで走って、一番すごいなと思ったコーナーはどこだった？

アルボン ターン7かな。限界ギリギリで行くと、すごいスリリングなんだ。

M.Atsuta

鈴鹿のボールの握り方は？

ヤマモトさんに聞いたほうがいいんじゃない？

僕もそう思う

鈴鹿でボール握ったことあるの？

いや、まだだけどさ……

タダスケに聞くよ

それなら僕のほうがマシだってば！

シミュレーターではデグナーの縁石をガンガン使えたけど実際の走行だと違うかも

アレクサンダー・アルボン

福住 ターン7ってどこ？　ああ、ダンロップか。なるほどね。

アルボン でももう、このコーナーの攻略法は大丈夫。初日から行けると思うよ。

福住 じゃあ、デグナーは？　結構難しいよ。

アルボン シミュレーターだと縁石にガンガン乗れたけど、そこは実際の走行だと違うかもね。ふたつ目で縁石に乗りすぎて、クラッシュしてるクルマをこれまでの映像で何度も見てきたからね。事故多発現場だよ（笑）。

福住 そういうのはたいていの場合、ひとつ目の縁石で攻めすぎて、挙動を乱してることが多いんだ。

アルボン なるほどね。でもデグナーの次のヘアピンに向けてスピードを殺したくないから、立ち上がりは結構攻めていかないといけない。ヘアピン自体は、しっかりクリップに付けば問題ないけど、外すとヘロヘロだろうね。

――ヘアピンでの追い抜きは、できそうですか？

アルボン うーん、1周目なら何とかなるかも。あと、ウイリアムズだったら（笑）。

福住 おいおい、ジョージ（ラッセル）が泣くよ。

アルボン だね。あとはヘアピンからスプーンにかけてのコンビネーションも素晴らしいよね。実際に走ったら、もっとそう思うだろうな。

福住 デグナー2同様、スプーンの立ち上がりも結構ミスしやすいよ。コーナリング中にクルマが安定しにくいんだ。風の影響も、受けやすい。

アルボン そっか。130Rは全開だよね？

福住 うん。全然問題ないと思う。で、次のシケインも全開だよ（笑）。

アルボン マジ⁉　ああ、去年のアロンソみたいにね。

福住 そうそう（笑）。

（編集部注：2018年の日本GPでのアロンソは、ランス・ストロールに押し出されたためにシケインをショートカットせざるをえなかった）

福住 たしかアロンソは2回やったと思うよ。

アルボン マジメな話、あそこの縁石は両方使ったほうがいいの？

福住 うーん、それはちょっと微妙かも。ひとつ目は乗ったほうがいいけど、ふたつ目は避けたほうがいいかもしれない。

アルボン 出口の縁石は？

福住 それも乗らないほうがいいかな。

アルボン そこからは全開で、最終コーナーも全開で立ち上がって行くんだよね？

福住 そう。たとえタイヤを草地に落としても、踏み続けて行くんだ。

アルボン うーん……本当に、難易度の高いコースだよね。

――ベースセッティングは、やはりセクター1重視なんでしょうか。

アルボン そうだと思う。でもいま一番心配してるのは、雨だね。いまのところ初日金曜日はドライ路面で走れそうだけど、土曜日は台風で中止になる可能性が高い。そうすると日曜日に予

スペシャル対談

選、レースということになるけど、台風の影響が残ってると日曜朝の予選もウエットコンディションになるかもしれない。つまり僕にとっては、完全ぶっつけ本番の雨のタイムアタックということになる。でもそういうときは、自分のフィーリングを信じるしかないね。マシンがどんな状態か、どこまで攻めても大丈夫か、自分の感覚を信じてやっていくしかない。

——今年F1に上がってからは、まさにそうやって結果を出してきた。

アルボン そうだね。8月末にレッドブルに移籍してからはとくにね。でも鈴鹿はそんななかでも、かなりの難物だな……。ここで走行日が1日削られるのは本当に痛い。しかもそのうちの1日が、ウエットだったりしたら……。

——福住選手は鈴鹿をウエットで走ったことはありますか？

福住 じつはないんですよ。

アルボン ないの!? 一度も？

福住 F3のテストでウエットだったことはあったけどね。

アルボン どうだったの？

福住 危ないよ。ハイドロプレーンがすごく起きやすくて、そしたらもうコントロール不能になる。とにかくあれは、気をつけたほうがいい。

アルボン いやいや、気をつけようがないでしょ（苦笑）。

福住 デグナーの入り口とかとくに危ないから。本当に注意してね。

アルボン OK、ありがと。参考にする。たしかスプーンの立ち上がりも、雨が降ると川が流れるんだよね。

福住 そうそう。でもアレックスなら、全開で突破できるよ。

アルボン おいおい（笑）。

この対談は走行前日の木曜日に行なっていたが、金曜日に行なわれたFP1で、アルボンは総合6番手につけた。しかし3番手につけたチームメイトのマックス・フェルスタッペンとの差は、0・336秒。本人は、納得がいかなかったのだろう。その日のうちに福住に「どこが遅いと思う？」と、メッセージを送ってきたという。

「一緒にアレックスの車載映像を見たんですけど、別にミスもなくてきっちりまとめてるし、クルマも決まってるように見える。単独映像だと違いは分からないですね。ふたつ並べれば分かりますけど。ライン取りも普通にできてる。でもタイムをまとめたのにコンマ3秒差もあったんで、本人もやばいなと思ったんだと思います」

福住も少しは参考になればと、SFでの車載映像を見せたりした。そうした努力の成果か、日曜朝の予選Q3でアルボンは、きっちりフェルスタッペンと同タイムを叩き出す。

「初めての鈴鹿で、しかも金曜日に1日走っただけですよ。さすがだと思いました」



V.Rys

スタートでのミスを見事にカバーして、鈴鹿での初レースを4位というこれまでの自身最高位で締めくくったアルボン。夏休み中の突然の交代だったにも関わらず、RB15を乗りこなす潜在能力をスパ以降の5戦で発揮している。

しかしレースでは、スタートを失敗してしまった。

「鈴鹿のスタートって下ってるから、結構難しいんです。僕もSFで失敗してますし。上り坂のほうが、トラクションをかけやすいのかもしれません。僕のときは下ってるぶん、ホイールスピンしてしまった。アレックスもそうだったのかは確認してないですが、ミートが合わなかったのか、とにかくスタートで失敗してしまった。あれで悪い流れになったかなと思ったんですけど、しっかり持ちこたえて（ランド）ノリスを抜いて順位を戻した。あのオーバーテイクはちょっと危ないところもありましたけど、でもレーシングインシデントだったと思います。ノリスも、見えてなかっただろうし。

GP3時代から、アレックスは思い切ったオーバーテイクが得意でした。それをF1でも、ビビらずにやれてる。ただレースペースはまだマックスのほうがいいみたいですね。でもアレックスは今年初めてF1に乗って、いきなりレッドブルですからね。そこは難しい部分もあると思います。それでもどんな状況でも、しっかりペースを上げて最良の結果を出す。自己ベストの4位を、ホンダのホームサーキットで出した。本当にすごいです。僕も頑張らないといけないですね」

**130Rの全開は全然問題ないよ
ちなみに、次のシケインも
全開だからね（笑）**

福住仁嶺

Class1で激変するGT500技術競争

Class1によって国際交流の扉が開くと同時に、技術競争の流儀も大きく変わる
オートスポーツ特別編集SUPER GT file Ver.7では、規則変更によって変化する
GT500技術競争を空力、車体、エンジン3部門を分けて徹底取材しました
2020シーズンの戦いはもう始まっている

auto sport 特別編集 ［スーパーGTファイル］ 裏側を知ればレースはもっと楽しめる。　サンエイムック SUPER GT file Ver.7 2019年11月9日発行

SUPER GT file ver.7

Class1/+α
2020テクニカル・ノート
スーパーGT×DTM新フェーズを技術面から読み解く。

NSX-GT / GR SUPRA / GT-R
2020シーズンへそれぞれのアプローチ

日本側の総意Class1＋α規定とは？／公開された共通サスペンション
規定共通化で何が難しくなるのか？ シャシー編 エアロ編 エンジン編
エンジンにみるドイツ的技術文化論 ［AUDI 2.0 TFSI］［BMW P48 TURBO］
BMW車体責任者が語るClass1開発の要点　2020年GT500の戦いを予想する
絶滅危惧種!? JAF-GT マザーシャシーの新レギュレーションを緊急討議

［スーパーGTファイル］
SUPER GT file ver.7
好評発売中　定価：本体1111円＋税

お求め方法 —— お買い求めは、お近くの書店、または下記まで

●パソコンから
http://www.sun-a.com

●お電話で
03-5357-8802 受注センター（平日10：00～17：30）

●ケータイ・スマホから


支払い方法・送料について
ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料

●クレジットカード払いの場合
手数料：無料／送料：一回200円

●代金引換払いの場合
手数料：300円／送料：一回200円



株式会社　三栄
〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL：03-6897-4611（平日10：00～17：30）

全日本F3選手権

最終年度の重大事件

追跡・検証 TOM'S #36失格問題

HF（ホモロゲーションフォーム）が呼んだ嵐

2019年、全日本F3を戦うトムス36号車の失格が発端となった
日本国内モータースポーツシリーズ史上最大級の事件が発生
その中心にあったのは、それまで日本に存在しなかったものだった

Text：高橋二朗（Jiro Takahashi）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／石原 康（Yasushi Ishihara）／TOYOTA

1979年にスタートした全日本F3選手権は、今シーズン限りでその41年にもおよぶ歴史に幕を下ろした。来シーズンからは『全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権』として、シリーズ名称も使用する車両も変更し、新たな門出を迎えることになっている。

全日本F3の2019年シーズンを振り返ると、本拠を外国に置くレーシングチームが複数参入。シリーズも近年にないほどコンペティティブな状況となった。そして、フランス生まれ、アルゼンチン育ちのサッシャ・フェネストラズ（B-Maxレーシング・ウィズ・モトパーク）が全日本F3の最後の王座を獲得。常勝チームとして圧倒的な強さと存在感を発揮し続けてきたトムスから参戦した宮田莉朋は、ランキング2位でシーズンを終えた。

しかし、宮田がランキング2位にとどまったことには〝コース外の要因〟がある。シーズン中に2度、失格処分を受けて貴重なポイントを失っている。フェネストラズの11号車（B-Maxレーシング・ウィズ・モトパークF3）から宮田の36号車（カローラ中京Kuoトムス F317）に対し車両規則に



関する抗議が提出され、審査の結果、失格の裁定が下されたのだ。

　抗議はシリーズ競技参加者すべての者が有する正当な権利であり、裁定に至るまでのプロセスに瑕疵はなかったと思われる。しかし、今回の車両規則違反に関しては、国内シリーズが初めて経験した、驚くべき事実が存在していた。これは、事件だった。

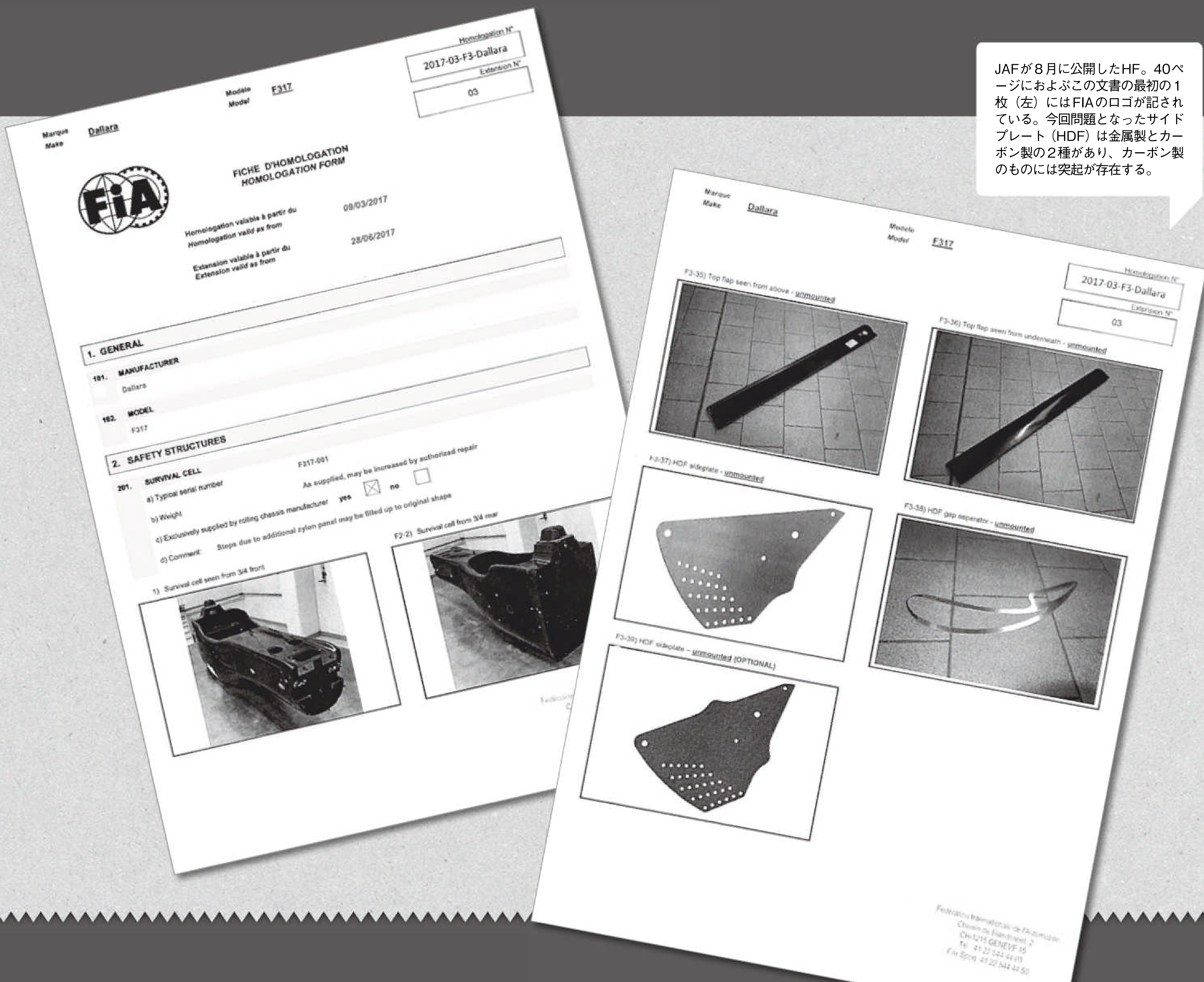
抗議の根拠は〝HF〟

　SUGOで行なわれた今季第4大会・第10戦終了後、6月23日に11号車から最初の抗議が提出された。それは、トムスの車両に装着されていたリヤウイングの〝キャンバープレート（サイドプレート）〟と呼ばれる部品に違反があるというものだった。このパーツは、リヤウイングの角度を変え、ダウンフォース量を調整するためのもので、エレメントの端、翼端板の内側に装着されているプレートである。11号車のチームから提出された抗議は、このパーツの「形状と素材が規定とは異なっている」という内容だった。

　抗議者は、規定違反となる根拠を、

HF騒動 発生から収束に向けた事象の流れ

6月22日	第4大会SUGO 第9戦が開催
6月23日	第4大会SUGO 第10戦が開催
	11号車（フェネストラズ）が36号車（宮田）に対する抗議書を提出
	競技会審査委員会が裁定を保留に
	F3協会とTOM'SがFIAにHFを照会
6月28日	F3協会、FIAよりHFに関する回答を受理
7月5日	JAF、FIAにHFを照会
7月8日	JAF MS部、B-Maxの組田龍司代表を召喚。裁定保留の旨を再度通達
7月11日	抗議の結果、第10戦における36号車が失格に
	F3協会、HFを各チームに配布
7月13日	第5大会富士 第11戦が開催
	11号車が36号車に対する抗議書を提出
	抗議の結果、36号車が失格に
	TOM'S、第11戦終了後に認定部品を装着
7月14日	第5大会富士 第12戦が開催
	第12戦終了後、騒動収束に向けてチームオーナーミーティングが開催
7月22日	TOM'Sの舘 信秀会長と山田 淳監督がJAFを訪問。JAFの村田浩一MS部長より裁定内容の説明を受ける
7月26日	JAF、HFを配布
7月27〜28日	第5大会SUGO 第13〜15戦が開催
8月8日	JAFがブルテン005-2019（2019年全日本F3選手権FIA車両公認書）を公示



JAFが８月に公開したHF。40ページにおよぶこの文書の最初の１枚（左）にはFIAのロゴが記されている。今回問題となったサイドプレート（HDF）は金属製とカーボン製の２種があり、カーボン製のものには突起が存在する。

その抗議に添付しなければならない。このとき11号車が提示したその根拠は、国際自動車連盟（FIA）が発行している国際モータースポーツ競技規則付則J項第275条（付則J項とは車両規定、第275条はF3技術規定）。これに違反し「認定部品のリスト〝ホモロゲーションフォーム（HF）〟に示されたものと異なる」としていた。

抗議を受け、競技運営団は大会審査委員会に審査を要請。ところが、ここで問題が発生した。ほとんどの国内関係者が、このHFの存在そのものを知らなかったのだ。

大会審査委員会からの事情聴取を受けた抗議対象の36号車、つまりトムスは「FIAの技術担当者から問題ない旨を確認している」と答えている。よって、抗議が提出されたが審査を行なうこともできずに、裁定は一時的に保留となった。なぜなら、根拠となる証拠を照らし合わせるものが日本国内には存在しなかったからである。

シリーズを運営する日本フォーミュラスリー協会（F3協会）、ダラーラシャシーの輸入販売、およびパーツの供給を担っている株式会社ルマン、そして国内のモータースポーツを統轄している日本自動車連盟のモータースポーツ部（JAF MS部）もHFの存在を知らなかった。それどころか、11号車サイド、B-Maxレーシングも、今季からジョイントチームとなったモトパークから示されたHFを添付したものの、事前にそれを有していなかったし、見るのも初めてだった。

そこで、F3協会をはじめ、JAF MS部、各チームもHFをFIAに照会、または入手を試みたが、チームの立場ではそれが入手困難な状況にあった。F3協会、JAF MS部がFIAから受けた回答には「それは、17年にFIA F3ヨーロピアン選手権（欧州F3）に対して配布したものである」とあった。一方、日本国内のシリーズに参入する以前に欧州F3を戦っていたモトパークは、当然HFを有していたため、抗議の根拠としたのだ。

トムスはキャンバープレートについて、当初は車両購入時に装着されていた金属製のもの＝純正品を使用していたが、数年前に同パーツをコピーし、カーボン製の自作品を使っていた。海外でもレース経験が豊富なトムスは、HFの存在は認識していた。F3の世界一決定戦と呼ぶべきマカオGP参戦の際には、FIAの技術担当者に自作の部品を見せて、使用することに問題がないかどうかを口頭で確認している。そのときの回答は「欧州F3にはHFは適用されるが、トムスが参戦しているシリーズは全日本F3であるため、問題はない」というものだった。

ところが、HFに示されたキャンバープレートと、トムスが制作したカーボン製の同部品では、一部形状が異なっていたのだ。じつはキャンバープレートにはダウンフォース量に応じてHDF、MDF、LDFの3タイプがあり、それぞれに金属製とカーボン製が展開されているため、都合6タイプが存在する。トムスは、金属製HDFをコピーし、素材を変えて作製。HF上の金属製の部品には小さな突起がなかったが、カーボン製には突起があったのだ。両パーツの形状の相違が、その性能にまったく影響しないのは明らかだったが、厳密にはHFとは形状が異なっていたのである。

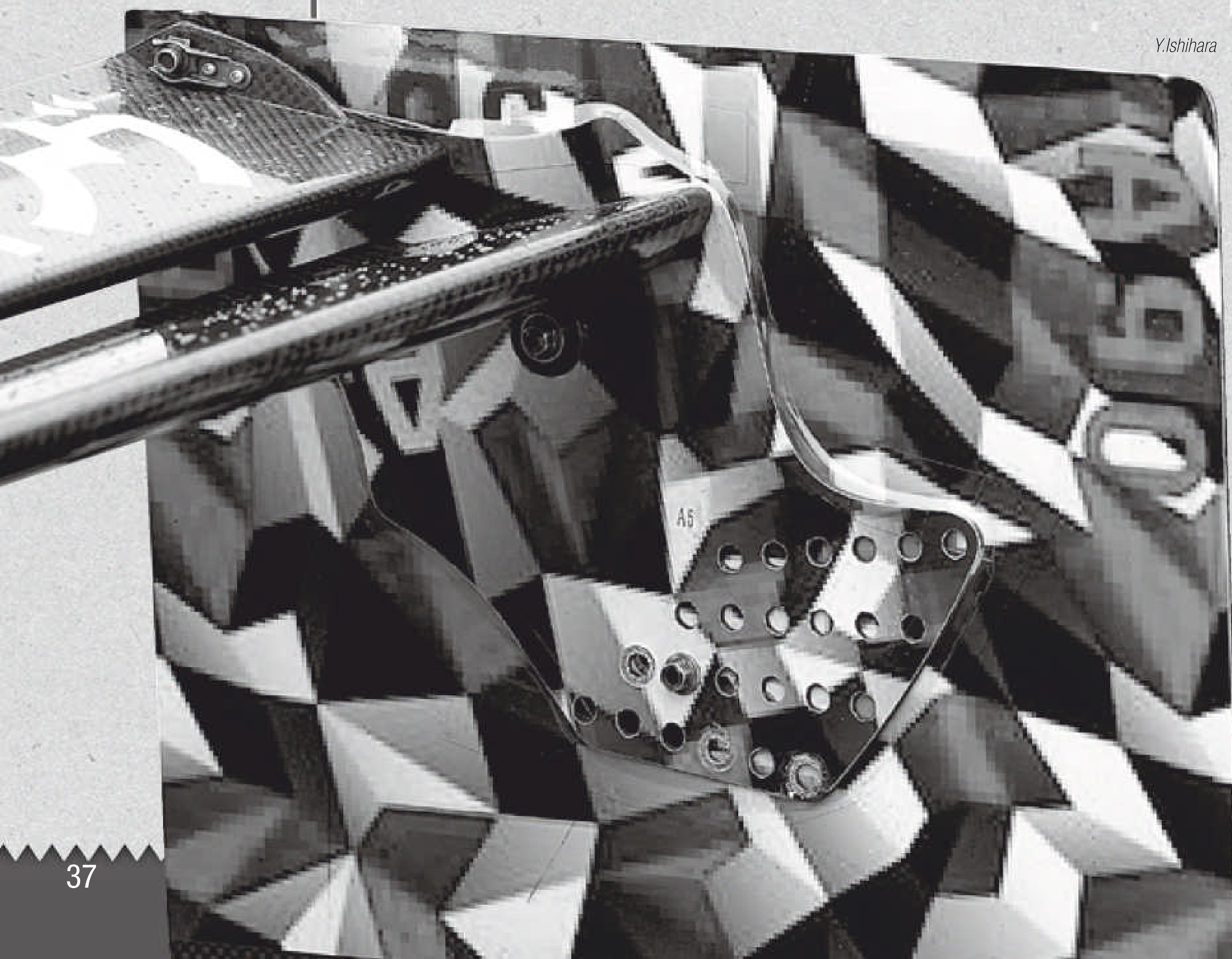
事件発生以前、HFは日本国内に“存在しなかった”

7月には、抗議を提出したB-Maxレーシングの組田龍司代表がJAF MS部の呼び出しを受け、裁定保留の通達を再び受けている。しかし、その後にJAFの審査委員会は、第10戦の大会審査委員会に対し、〝FIAが発行している規定に則ったHFにある認定部品以外を使用している〟として、2019年全日本フォーミュラ3選手権統一規則第6条1．車両規定違反によって、第22条2．12（最大失格までの罰則）を適用する裁定を下した。これにより、7月11日付で大会審査委員会が公式通知によって36号車を失格とした。トムスは、第5大会が富士スピードウェイで開催される直前の木曜日に、その報せを受けることになった。

なぜJAFが最終的に失格の裁定を下したのか。我々が入手したHFには

TOYOTA





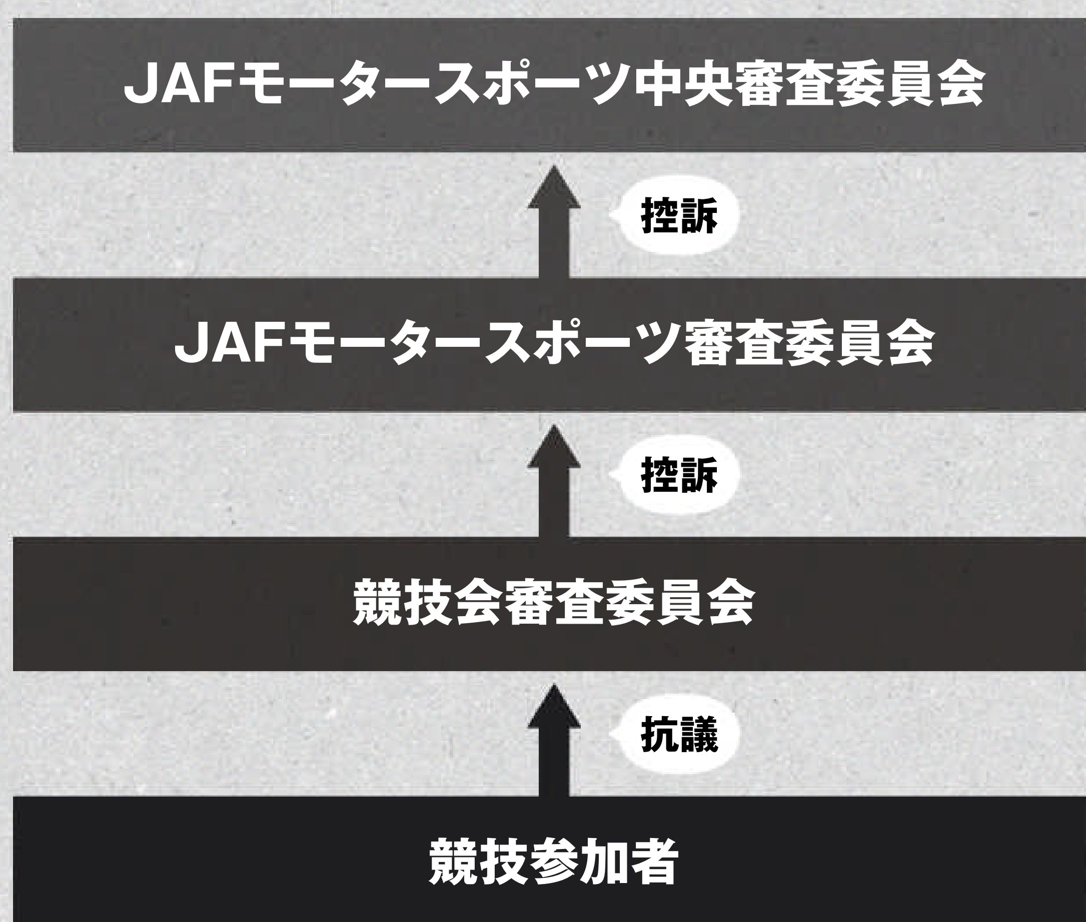
件のサイドプレートは翼端板の内側に存在。下の写真は富士戦で撮影されたもので、当地ではMDFが使用されていたため、問題になったもの（HDF）とは若干、形状が異なっている。なお、開幕当初はダズル迷彩は施されていなかった。

Y.Ishihara

トムスがＦＩＡの技術担当者から口頭で確認したという記述がなかった。そして、トムスが得た回答は、口頭であったことにより、正当性を失っている。
　この失格裁定以降、ＨＦの存在とその効力が一気に大きく、そして強くなった。それと同時に、再度Ｆ３選手権統一規則による確認が行なわれた。それは、第５大会富士での第11戦終了後、再びフェネストラズの11号車から抗議が提出されたことに端を発している。対象は同じく宮田の36号車。フロントウイングの部品に対する面取りが、〝行なってはならない認定部品への加工〟と判定され、第10戦と同じく失格の裁定が下った。性能面にはとくに影響しない加工だったようだが、厳密には規定に抵触していた。
　Ｆ３協会は、７月11日にエントラントに対し、ＨＦのコピーを配布している。ＨＦは以前には国内シリーズにおいて影響力を有していなかったにもかかわらず、これを遵守しなければペナルティが科されると判断したからだ。そして、Ｆ３協会と競技団、エントラントが共通の認識を持ち、富士大会での事前車検は徹底的になされたが、再び11号車から抗議が提出された。

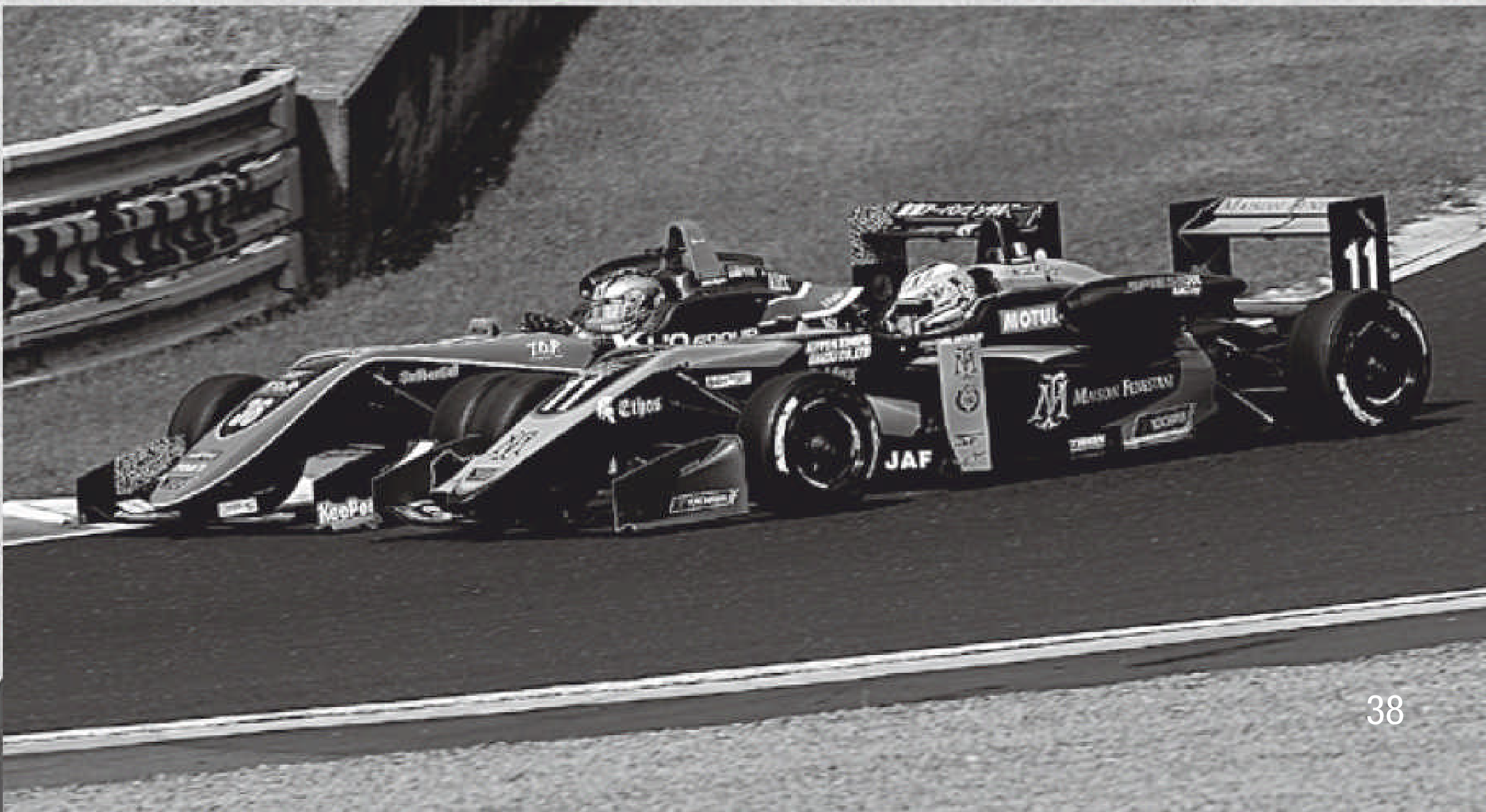
国内シリーズ運営に一石

　それでは、全日本Ｆ３は、どのような車両規定に則って戦われてきたのか。それは、Ｆ３が国際フォーミュラカテゴリーであるため、ＦＩＡの国際モータースポーツ競技規則となる。しかし、実際は国内でＨＦが存在していなかったときは、日本的な性善説と紳士協定が一番大きな〝規則〟となっていたのだろう。ＨＦが出現する前のシリーズは、とても曖昧な車両規定で運営されていたことが明らかになった。各チームは、この規則の下で莫大な資金を投じてシリーズを戦っていたのだ。
　ＨＦが日本では存在していなかったという状況に直面した際、最初に疑問が浮かんだのは「なぜＪＡＦがＨＦを有していないのか」ということだ。
　ＪＡＦのモータースポーツ組織は国際、国内レギュレーションに従い、公正にモータースポーツが行なわれることを目的とした規則の制定と改定、審査、裁定、そして振興が主たる業務であるため、ＨＦに関してはノータッチの立場。ゆえに、ＪＡＦの主張は「ＨＦは車両の製造業者であるダラーラと運営団体であるＦ３協会、ならびに輸入業者が情報を共有することとなっている」というものである。
　ＨＦはダラーラが作成しなければならないものだが、それが日本国内の関係者には渡されてはいなかった。そしてＦＩＡの担当者による対応は、あたかも日本には関係ないと言っているのも同じだった。
　しかし、今回の問題が発覚後、ＪＡＦ＝審査委員会はＨＦにＦＩＡのロゴが大きく示されていることを重視したようで、それを適用した。結果としては、11号車から36号車に対する抗議、審査、裁定までのプロセスは正しかったのだろう。しかし、日本という地理的にも状況的にも異なり、独自性を有するシリーズが展開されていることがまったく考慮されていなかったことに大きな疑問を抱かないではいられない。
　トムスは、第11戦の抗議に対して第12戦までに急きょ、違反と判断されると思われる部品を交換するために、当該パーツを新規に購入。その費用は数百万円にも上った。じつは、抗議対象とはならなかったものの、他のチームでもレギュレーションに抵触する箇所があったらしい。
　そんな状況を受けて、富士での第12戦の終了後に、チームオーナーミーテ



上の図版は日本国内シリーズにおける抗議の流れをごく簡単に図解したもの。まず、競技参加者は『競技会審査委員会』に『抗議』する。抗議の提出には、その内容によって時間制限があり、たとえば競技中の過失や反則、車両規則違反はレース終了後30分以内、またレースの順位そのものに対する抗議は、リザルト発表後30分以内となっている。抗議する際は、抗議の趣旨と理由を示した文書を当該競技会競技長に提出しなければならない。競技審査委員会は抗議を受け、各関係者に査問を実施し、裁定を下す。この裁定に対して不服である場合は、JAFの『モータースポーツ審査委員会』に『控訴』することが可能。控訴にも時間制限があり、裁定が通告されてから１時間以内に行なわなければならない。モータースポーツ審査委員会による決定・裁定に不服である場合は、最終的な裁定を行なうJAFの『モータースポーツ中央審査委員会』にあらためて『控訴』ができる。

2019年全日本F3の“顛末”を忘れてはならない


TOYOTA

ィングが行なわれた。それは、突然起きたHF問題に対し、現状の全日本F3の状況に精査しなおし、コース上以外の無益な争いに終止符を打とうというものだった。

　こうしたF3チームオーナーたちの英断には、敬意を表したい。スポーツである以上、規則に従い、そして統轄団体の裁定には従うのは当然だ。だが、突然降って湧いたHF事件に関係者は慌てふためいた。

　それまで存在すらせず、抗議によって初めてHFを初めて知ったにも関わらず、最終的に36号車のドライバーが失格となった。レース前には車両がレギュレーションに適合しているか事前の車検が行なわれている。それがHFの出現によって、レース後に適合が逆転不適合となっている事実。この点に誰もが疑問を抱くだろう。

　最初の抗議がB・Maxレーシングから提出された時点で、日本にはHFは存在していなかったのだから、審査委員会は抗議を却下するということだってできたのではないだろうか。そこで全日本F3の独自性を明確にできたはずだ。

　今回の事件は、これまでの国内モータースポーツのシリーズ運営に一石を投じ、大きな波紋を起こした。来シーズンからスタートするスーパーフォーミュラ・ライツは、JAF規定の下で運営される。そのため、今回のような問題は起きないはずだし、関係者も再発しないように最大限の注意を払うだろう。

　JAF MS部は8月8日に全日本

全日本F3選手権 最終年度の

重大事件

T.Moriyama



最終ラウンド岡山のシャンパンファイト時には、この件の渦中にいたフェネストラズと宮田も笑顔を見せた。宮田としては今季の結果に納得がいかない部分もあるはずだが、両者の間にわだかまりはなさそうだ。

F3関係者に対してブルテンを発信。件のHFをホームページ上に掲載した。最初の抗議が提出されてから、じつに約1カ月半が経過している。

　36号車のドライバーである宮田は、第10戦でポールポジションから2位、第11戦ではポールポジションから優勝を果たしたが、抗議、裁定による失格処分を受けて17点を失い、逆にフェネストラズは2点多く得点した。これが大きく影響して最終イベントを待たずして、第7大会もてぎでの第18戦の結果により、チャンピオンの栄冠はフェネストラズの頭上に輝いた。

　宮田が2レースで失格処分を受けていなければ、最終イベントである第8大会岡山までタイトル争いはもつれ込んだ。宮田は岡山での第19戦、第20戦は、両レースともにポール・トゥ・ウイン。さらにファステストラップも叩き出して、フルマークのパーフェクトウインを達成している。合計19点を失わなかったとしても、フェネストラズがタイトルを獲得していたが、最後の最後までエキサイティングなシリーズが展開されたはずだ。

　19年のシリーズ展開にHF問題は大きな影響をおよぼした。国内、海外のトップカテゴリーへの登竜門として位置づけられるF3のチャンピオンという称号は、若きドライバーにとってはとても大きなものであることは間違いない。規定の曖昧さによってひとりのドライバー人生を狂わすようなことがないことを願う。

　19年の全日本F3の顛末を、関係者は忘れてはならない。

なぜ起きた？ 史上最大ドタバタ劇

Suzuka in Trouble

各原因をレースディレクター自ら説明

台風19号が日本列島に接近したことにともないスケジュール変更の可能性が予想されていた今年のF1日本GP案の定、日曜日に予選・決勝が行なわれることとなったが今年の鈴鹿ではそれ以外にもハプニングが続出その各原因をレースディレクターが語った



LAT

Michael Masi

今年3月、チャーリー・ホワイティングが急逝したことを受け、開幕戦オーストラリアGPからF1でのレースディレクター職を引き継ぐ。過去にはF2やF3などでも同職を務めた経験を持つ。

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：LAT＼Sutton＼XPB

物議を醸したアクシデント、ペナルティ、台風、そして誤ったタイミングでのチェッカードフラッグ。2019年日本GPは、見どころに富んだ面白いレースだったが、異例の出来事が頻発した一戦でもあった。このイベント全体を通じてもっとも忙しかったのは、やはりFIAのF1レースディレクター、マイケル・マシだろう。レースの週の火曜日に日本に降り立った瞬間から、彼はいくつもの問題に直面し、それは決勝終了後、すっかり日が暮れたあとまで続いたのである。

オーストラリア人のマシは、今季開幕直前に急逝したチャーリー・ホワイティングの後任として、この職に就いた人物だ。彼にとってグランプリウイーク最初の難題は、日本列島に接近しつつあった〝ハギビス〟（台風19号）だった。この台風がレースの週末に影響をおよぼすのは確実と見られ、何らかの手を打たなければならない可能性は日増しに高まっていた。そして、最終的には土曜の走行予定がすべてキャンセルされ、FIA・F4などのサポートレースも中止となった。

「火曜日に到着してからすぐに検討を始めて、週末までずっと話し合っていた」と、マシは言う。「長い時間をかけて、組織的に考え抜いた末の決定だ



金曜日の走行セッション終了後、F1チームはもちろん、サーキット内に構えられた出店なども、ほぼ撤収かという勢いで片付けを実施。台風に備えた。また、雨水の侵入に備え、各チームには土嚢が用意された。

った。そのプロセスにはすべての関係者、つまりFIA、F1、JAF、鈴鹿サーキットが参加した」。

ベッテルの誤発進は許容範囲内

もっとも、レース中に迫られた多くの判断と比べれば、台風関連の決定は簡単とさえ言えた。オープニングラップから最後の周回まで、マシとスチュワードたちには次から次へと問題が突きつけられた。手始めは、ポールシッターのセバスチャン・ベッテルが、ジャンプスタートを犯したかに見えたことだった。ベッテルのSF90はスタートランプの点灯中にわずかに動いてしまい、実際にスタートが切られる前にいったん静止したが、これは問答無用でペナルティの対象になるものと多くの人が考えた。

「あれはジャンプスタートだよ。グリッド上で動いてはいけないというのは、僕たちドライバーがブリーフィングで毎回言われていることだ。たとえ一度止まってからスタートし直しても、動いた時点で反則を取られるんだ」と、鈴鹿を訪れていたFIA F2ドライバーのジャック・エイトキンは我々に語っている。

「議論の余地はないはずだ。どうしてペナルティが与えられなかったのか、僕には理解できないよ」

パドックの人々も、大半はエイトキンと同じように考えた。だが、マシによれば、そうした理解は不正確で、ベッテルのスタートは違反とすべきものではなかったという。

「ドライバーは、スタートの合図まで

はライン上からラインの手前で、スタートセンサーが作動する位置にとどまらなければならない。簡単に言うと、ベッテルの動きはジャンプスタートセンサーの許容範囲内だったということだ。センサーの反応を基準とするのが、レギュレーションにも示された正式な判定方法であり、現在のレギュレーションと技術のもとでは、あれは反則スタートではない」と、マシは反論する。

「このシステムは、もう何年も前から使用されてきた。技術開発やオンボードカメラの進歩に応じて、将来的には別の判定方法を採用する可能性もあるし、おそらくそうすることになるだろう。しかし、当面はこのシステムが使われることになる」

ドラマは、さらに続く。ベッテルのチームメイト、シャルル・ルクレールもスタートに失敗し、ターン1でアウトから回り込んだマックス・フェルスタッペンの先行を許していた。そして、ターン2でアンダーステアに見舞われ、ラインが膨らんだルクレールは、フェルスタッペンに接触。両者ともにマシンにダメージを負うというインシデントが発生したのだ。

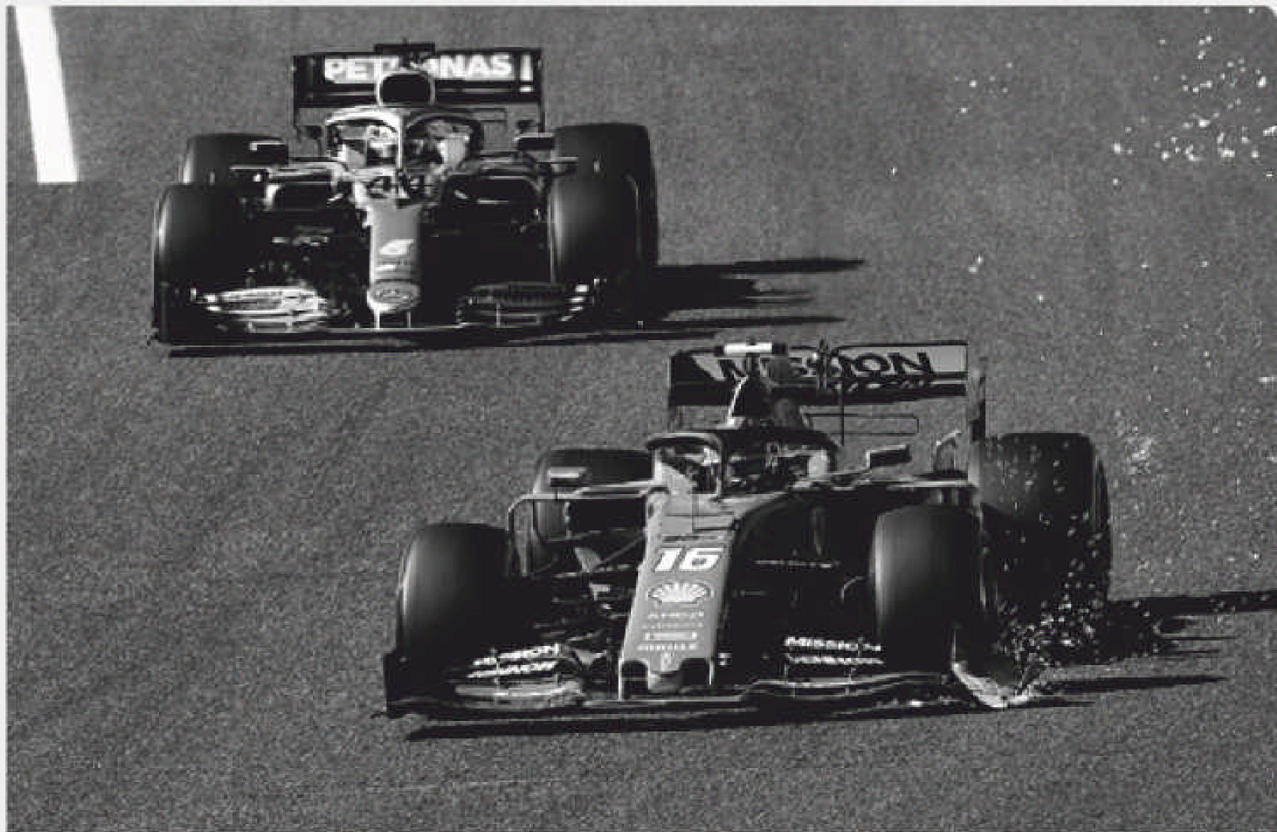
当初、FIAのスチュワードは、これをレーシングアクシデントと見なし、審議の必要を認めなかった。ところが、しばらく経ってから判断が変わり、彼らはこの接触についてレース後に審議するとアナウンスした。これはFIAらしからぬ優柔不断で不明確な態度のように思われた。さらに言えば、レースを見ていた人の多くがルクレールに非があると考えたのに対し、スチュワードの最初の決定はそうした見方に反するものだった。マシの説明によると、判定が覆ったのは、あとから別アングルの映像を見ることができたためだという。

「最初の判断材料には含まれていなかったいくつかの新しい証拠が上がってきたので、審議を行なうことを決めた。当初の判定は審議の必要なしだったが、別の証拠映像を見たあとに、あらためて審議をしたということだ」

レースの終了後、接触の原因を作ったルクレールには、レースタイムへの5秒加算とペナルティポイント2点が与えられている。

このオープニングラップの出来事には、まだ続きがあった。ルクレールのクルマはフロントウイングが破損して、翼端板を路面に引きずっていた。あれほどのダメージがあれば、すぐにピッ

LAT



ルクレールはオープニングラップの2コーナーで、フェルスタッペンと接触。コースアウトを喫し、大幅に遅れたフェルスタッペンを尻目に、ルクレールはレースを続行。ダメージを負ったものの、無線ではマシンの感触は悪くない旨を伝えている。その後、2周目のバックストレートで壊れたフロントウイングの翼端板が脱落。デブリにあたったハミルトンは右側ミラーを失い、その後のレースを左側のミラーのみで走行せざるを得なかった。



XPB

トラブル続きのレース後もマシは余波の対応に追われた

Suzuka in Trouble

トインさせて修理を行なうのが普通だが、フェラーリはそのままレースを続けさせた。そして、2周目の西ストレートで壊れていた部分が脱落。デブリがルイス・ハミルトンのマシンに当たって右側のミラーを破壊しただけでなく、ランド・ノリスのマシンのフロントブレーキダクトも塞ぐという結果をもたらしたのだ。

　ここに至って、フェラーリはようやくルクレールをピットに呼び入れたが、判断が遅すぎたことは明らかであり、マシはチームへの怒りをあらわにしながら、こう語った。

「ピットインさせると彼ら自身が言ったにもかかわらず、そのまま走らせたことは、安全性の観点から問題ありと言わざるをえない。当初は、1周目の終わりにクルマをピットに入れると聞かされていたのに、彼らはそうしなかった。そして、私がピットインさせるよう命じたあと、ようやくルクレールをピットに入れた」

　この顛末もスチュワードに報告され、審議の結果、ルクレールにはさらに10秒加算のタイムペナルティ、フェラーリには2万5000ユーロの罰金が科されている。

チェッカーはシグナルが本命

　その後、いくつかのインシデントがスチュワードの認知するところとなり、何人かのドライバーが審議の対象となったが、特筆に値するほどのことはなかった。しかし、レースの終わりには、大きな混乱がマシを待ち受けていた。予定よりも早くレース終了が告げられ、本当はいつレースが終わったのか、誰も確信が持てないままフィニッシュを迎えたのである。

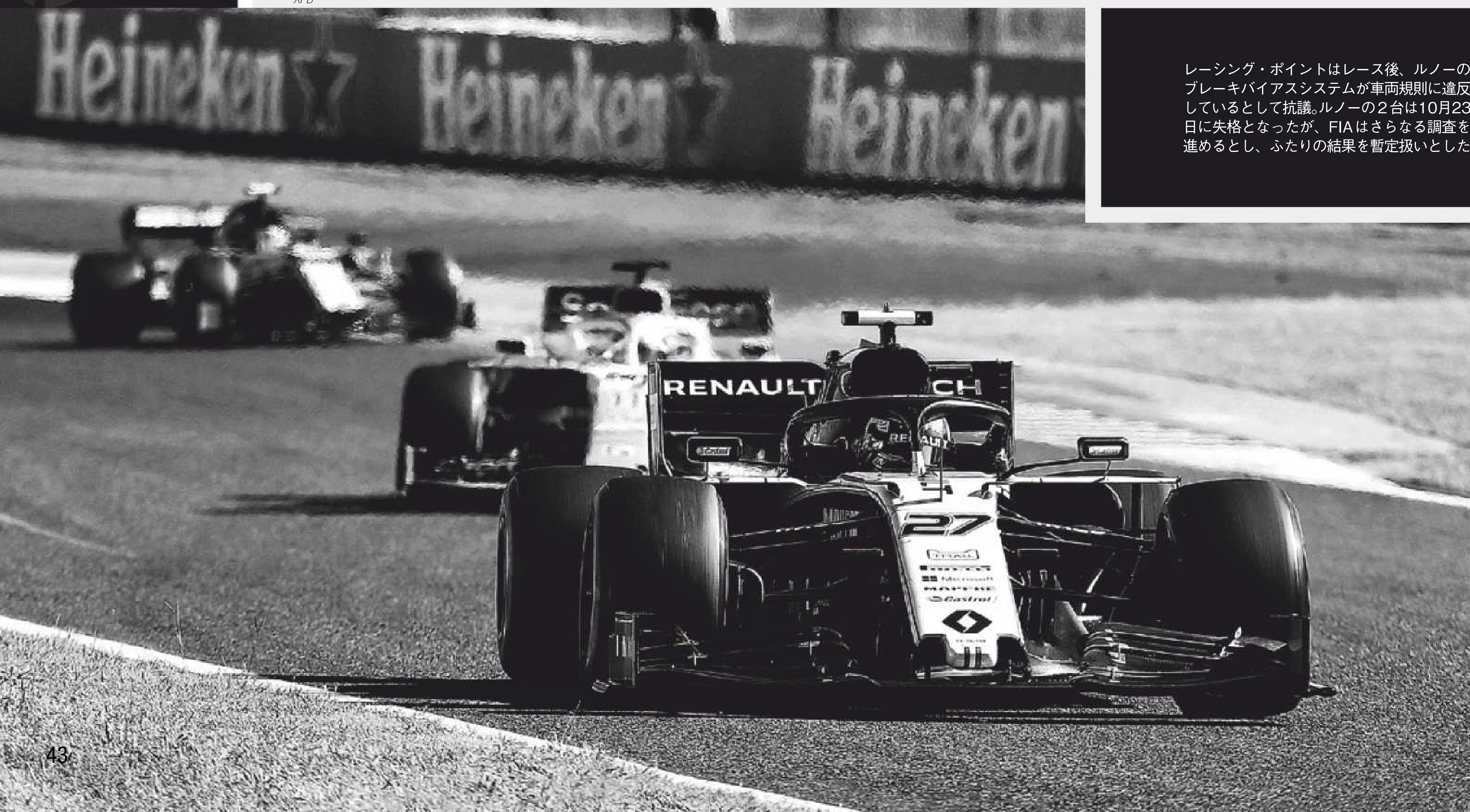
　日本GPは、53周で争われるはずだった。ところが、52周を終えた段階で、公式計時として扱われるディスプレイシステムにチェッカードフラッグが表示された。本来であれば、レースはあと1周残っていたにもかかわらず、レースは終了と見なされたのだ。それでもなお、ドライバーたちは53周目の終わりまでレースを続行。そして、彼らがファイナルラップだと思っていた周には、トロロッソのピエール・ガスリーとレーシング・ポイントのセルジオ・ペレスの接触が発生した。結果的にオーバーテイクを仕掛けたペレスがタイヤバリアに突っ込み、そこでストップしたが、実際にはそのときすでにレースは終わっていた。

　本稿の執筆時点で、FIAは1周早くチェッカードフラッグが表示された理由を把握できていない。「現象から考えれば、あれはシステムエラーだ。ただ、詳細については調査中で、その結果が出るまで私からは何も言えない」と、マシは語る。

「19年からのレギュレーション変更で、スタートガントリー（スターターが立つタワー）の大きなボードが公式なシグナルになっていて、バルテリ・ボッタスはそのボードで予定より1周早くチェッカードフラッグを受けた。したがって、その時点でレースは終わったことになり、他のすべてのクルマも同様にチェッカーを受けている。ただ、あのシグナルを最初に見たのがボッタスだったかどうかは、現時点では確認できていない。一部のチームはドライバーへの無線で、予定の周回数までレースを続けろと指示していた。ともあれ、この件はまだ調査の過程にあり、私たちが修正に努めることは言うまでもない。得てして起こりがちなエラーだが、現行のシステムでは初めてのことで、まずこのような現象が生じた原因を究明する必要がある」

　こうして、片時もレースコントロールを離れなかったマシにとって、トラブル続きでずっと緊張を強いられたグランプリは幕を閉じた。すべてが終わったと思われたとき、彼は安堵したに違いない。ところが、その直後に今度はレーシングポイントから、ルノーが違法なブレーキシステムを使っているという抗議が提出された。F1が鈴鹿を離れたあとも、マシは引き続き日本GPの余波に取り組むことを強いられたのである。

XPB



レーシング・ポイントはレース後、ルノーのブレーキバイアスシステムが車両規則に違反しているとして抗議。ルノーの2台は10月23日に失格となったが、FIAはさらなる調査を進めるとし、ふたりの結果を暫定扱いとした。

as流 ピリ辛 市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!! 番外編

不定期連載 Vol. 17

VOLKSWAGEN GOLF R

豪華でパワフルでもしっかり残った“ゴルフらしさ”

すでにモデル末期を迎えた7代目ゴルフ
多くのスポーツモデルは多少の犠牲を払っているが
GTIの上に位置するゴルフRはどうなのか？

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：WTCR

フォルクスワーゲン（ＶＷ）の新型ゴルフが10月24日、全世界に公開された。８代目にあたるこのゴルフの日本導入は２０２０年夏ごろと思われ、まだ半年以上は現行モデルの販売が続くことになる。

ＶＷは15年、排ガス規制をクリアするための特殊なソフトウェアを使用していた事件＝ディーゼルゲートが発覚。ＶＷは優等生だと思われていただけに、そのダメージは甚大だった。現行の７代目ゴルフも、その渦中にあった。

個人的にではあるが、ディーゼルゲートはドイツ自動車業界の技術力の相対的な低下が根底にあると思う。とはいえ、商品としての自動車技術では、現在のところドイツはラップリーダーである。それはごく普通のスタンダードモデルに乗れば明確だ。

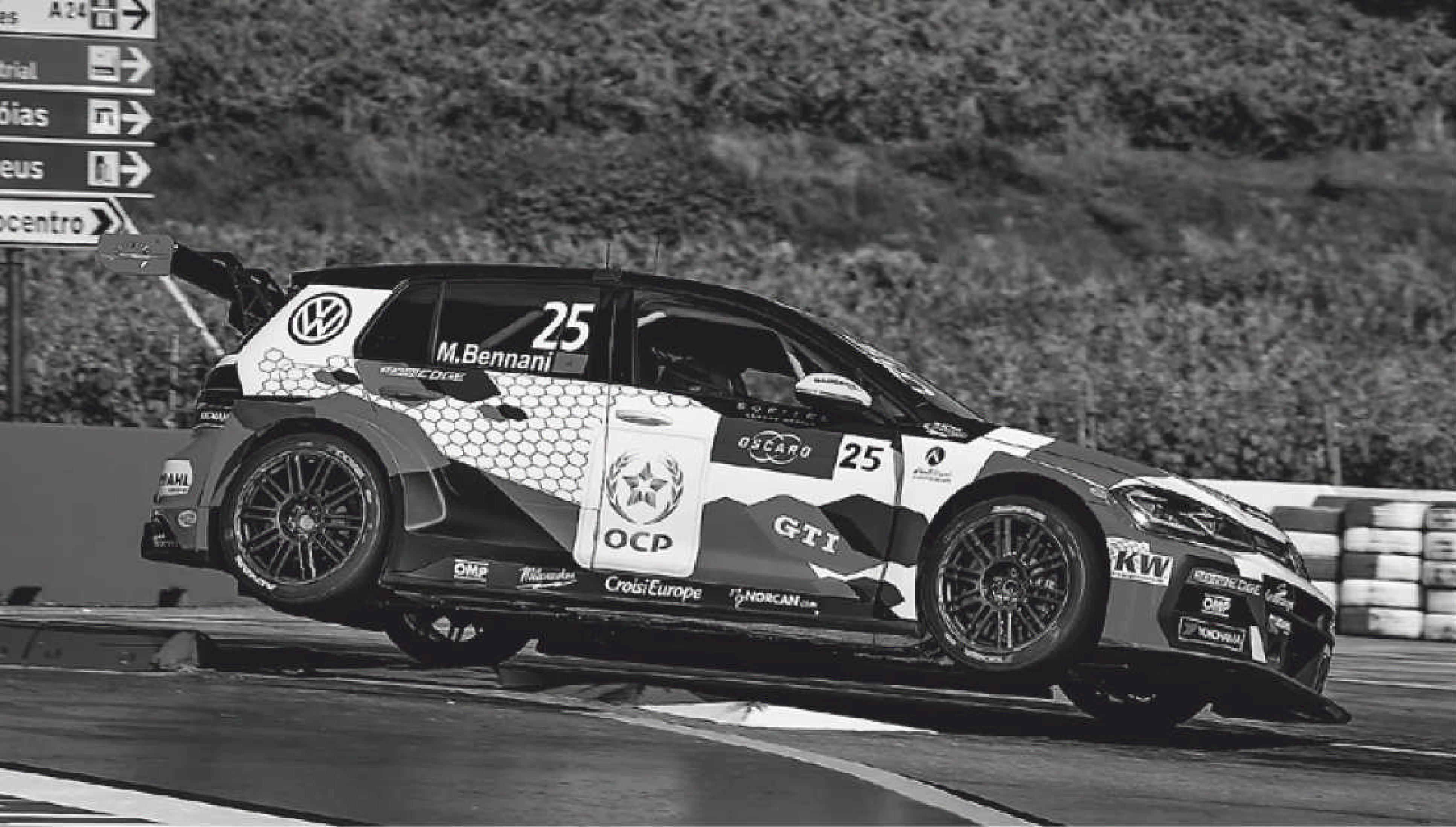
ゴルフは幅広いバリエーションを持つが、今回紹介するゴルフＲはそのスペシャルモデルだ。特別なのは外観や装備だけでない。たとえば最大出力３１０psを誇る２ℓ４気筒ターボエンジン。ＶＷやアウディは同排気量のＴＳＩエンジンを広く採用しているが、それらとはその中身が別物だ。とくにクランクまわりの設計が異なるようで、エンジンの回転音が違い、回転フィールもシャープである。

排気音はＶ８のような迫力で、耳でもパワフルさを感じさせる。その正体は合成音で、スピーカーから出しているのだが、回転数やスロットル開度、エンジン負荷などに応じ、違和感が少なくなるように仕上げられている。

パワーは４ＷＤシステム『４ｍｏｔｉｏｎ』で路面に伝えられる。これはリヤデフに装着された電子制御クラッチによって後輪へのトルク配分を決めるシステムで、最大50％のトルクが後輪へ伝えられる。レスポンスも良く、もし最大加速が必要なら無遠慮にアクセルを踏み込むだけでいい。さまざまな電子制御がパワーを無理のないレベルにセーブしてくれる。

Ｒの乗り味はＧＴＩとはまったく異なる。スポーツハッチ的なダンピングの効いたものではなく、サスペンショ


S.Okamura



WTCR

近年世界的に人気を博しているツーリングカーカテゴリーであるTCRにはフォルクスワーゲンも参戦。こちらのベース車両にはRではなくGTIが採用されている。市販車としても共通コンポーネントを使用しているだけに、アウディRS 3 LMSとは２ℓ直列４気筒ターボエンジンやギヤボックスなど、多くの部分で同じものが使われている。キャラクターとしては、ゴルフのほうがコーナーの進入などでアドバンテージがある一方、空力特性の違いで最高速はRS 3に分がある。



S.Okamura



S.Okamura

ゴルフRは２ℓ直列４気筒ターボのTSIエンジンを採用。よりスタンダードに近い立ち位置のGTI（230ps）と字面は同じだが、エンジン型式はRはDJH、GTIはCHHとなっており、そもそもエンジンそのものが違い、出力は310psとなるなど大幅にパワーアップ。ギヤボックスもGTIの６速DSGに対し、Rは７速DSGとされている。なお、スピーカーから合成音を発生させる『サウンドジェネレーター』は、GTIとしては最小となるup! GTI（1ℓ３気筒ターボ）にも搭載され、３ℓV6エンジンのような音を楽しめる。



S.Okamura

ンがゆったりとストロークするグランドツーリングカー志向。これは可変ダンパーを"スポーツ"に切り換えても基本的には同じだ。

つまり、この高性能マシンは、普通のゴルフとしても使える。コンビニに買い物に行くのも苦痛ではないし、猛々しい排気音は室内だけに響いていて、外には影響しない。エンジンのモード如何で大人しくすることもできる。

というわけで、ゴルフRは高性能でもあり、ラグジュアリーでもある。ベースモデルの2倍という価格（約580万円〜）も納得できるレベルだ。

ただし、スポーティなゴルフが欲しいなら、GTIを選択したほうがいい。GTIの軽快な動きはホットハッチの見本で、VW流の高いスタビリティの上に成立させている。個人的には可変ダンパーのつかない17インチタイヤモデルがベスト。ただ、モデル末期ということで、現在はGTIパフォーマンスというエボリューションモデルが展開されていて、これが245psのパワーと19インチタイヤを身につけている。熱さでいえば、それが最上だ。

スポーティモデルの良さは、単に高性能というだけではない。ドライバーの思いどおりに動くことはとても重要で、それは人間が扱うあらゆる道具にとってもっとも優先されるべき要素だ。次元の低い乗り心地志向や、カタログを飾るための燃費、見栄え最優先で本質部分を値切って安物感満載にするコスト管理など、言い訳をたくさん用意するナマクラなスタンダードモデルでは、運転する楽しみを得にくい。

だが、ゴルフはスタンダードモデルから充分にスポーティであり、ドライバーが知覚を駆使して安全に楽しく走れる道具として仕上げられている。単純な技術力はともかく、そうしたクルマ作りに対する姿勢で、日本メーカーは追いつく日が来るのだろうか？

フォルクスワーゲン ゴルフ R 主要諸元

車体	
名・型式	ABA-AUDJHF
全長／全幅／全高	4275／1800／1465 mm
ホイールベース	2635 mm
トレッド 前／後	1535／1510 mm
最低地上高	130 mm
車両重量	1510 kg
乗車定員	5名
駆動方式	4WD
トランスミッション	7速DSG
ステアリング	電動パワーステアリング
サスペンション 前／後	マクファーソンストラット／4リンク
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ 前／後	225/40 R18／225/40 R18
エンジン	
エンジン型式	DJH
エンジン形式	直列4気筒DOHCインタークーラー付ターボ(4バルブ)
エンジン排気量	1984 cc
エンジン内径／行程	82.5／92.8 mm
圧縮比	9.3
エンジン最高出力	228kW(310PS) / 5500-6500rpm
エンジン最大トルク	400Nm(40.8kgm) / 2000-5400rpm
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量	55ℓ
燃料消費率(JC08モード)	13.0 km/ℓ

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：XPB

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality：UNITED KINGDOM

2019年シーズン終盤に向けたF1ファンの注目どころ

2頭の跳ね馬は“100%”を発揮できるか

シーズン後半に入って、チームメイトバトルがさらに白熱してきたフェラーリ
擁するドライバーはふたりともトップレベルの速さを見せているが
チーム代表の心中は穏やかではないに違いない

ルイス・ハミルトンの６度目のタイトル獲得がほぼ決定的となったシーズン終盤のいま、もっともワクワクさせられるのはセバスチャン・ベッテルとシャルル・ルクレールのチームメイトバトルであろう。

フェラーリは伝統的に、はっきりとナンバー１ドライバーを決めてきたチームである。最近の歴史を振り返っても、ミハエル・シューマッハーが絶対的なナンバー１として君臨し、エディ・アーバインやルーベンス・バリチェロが“忠実なしもべ”のように仕えていた。そして、当時から同チームのスタッフだったマッティア・ビノットは、自らが代表として指揮を執るようになっても、当然その伝統を引き継ぐつもりだった。しかし、ビノットの代表就任前に、それに異を唱える者がいた。フィアットグループの総帥だった故セルジオ・マルキオンネである。

2017～18年のフェラーリは、メルセデスと互角か、ときにそれ以上の戦闘力を発揮した。それなのに、両年ともにそのチャンスを活かすことができなかったのは、ハミルトンが強すぎたからなのか、あるいはナンバー１たるベッテルがあまりにミスを繰り返していたからか。マルキオンネはすでに盛りを過ぎたキミ・ライコネンを放出してルクレールを抜擢し、ベッテルの実力を見極めたがっていたのである。

たしかに、ベッテルは４連覇の偉業を達成したチャンピオンである。しかし、当時のレッドブルのマシンは、明らかにライバルたちより高い戦闘力を誇っていた。チームメイトのマーク・ウェバーは、ベッテルを倒す絶好の機会だった10年にそれに失敗してからは、張り合う気力をなくしていた。

ところが、14年にレッドブルにやってきたダニエル・リカルドは、すぐにベッテルを凌ぐ速さを発揮し、彼をチーム外に蹴り出してしまう。ベッテルにとってじつに幸運だったのは、フェラーリがちょうどフェルナンド・アロンソとの関係が決定的にこじれ、代わりのナンバー１を探していたことだ。

15年にフェラーリの戦闘力は一気に向上。しかし、この４年での戴冠は叶わなかった。もし、イタリアンチームが“レッドブルの遅いほう”を取らずに、アロンソとの契約を更新していたら、歴史が変わっていた可能性は高い。

そして、今年はルクレールが加入した。F1参戦２年目の22歳はすぐにベッテルと遜色ない速さを発揮し、ときには上回ることもあった。ルクレールは、バーレーンGPやオーストリアGPなど、勝つべきレースを落としたあとでもクサらなかった。予選一発の速さや、路面コンディションに応じたセットアップに改善の余地があると自覚すると、猛然と改善にとりかかった。そして、夏休み明けのベルギーGPから４戦連続ポールポジション獲得に成功。対ベッテルとしても、ベッテルが鈴鹿でポールシッターとなるまでは、９戦連続で予選で勝っていた。

シーズン序盤のフェラーリは、ベッテルをナンバー１として遇していた。実際、オーストラリアGPと中国GPでは、ベッテル寄りのチームオーダーが発動されたものの、ルクレールがベッテルを凌ぐ速さを見せ続ける後半戦は、すっかり事情が変わっている。だが、ビノットをはじめとするフェラーリ上層部は、その変化に機敏に対応できているとは言いがたい。

まず、モンツァの予選では、ルクレールがベッテルにQ3最後のアタックでトウを使わせることになっていた。それができていれば、おそらくポールポジションはルクレールではなくベッテルが獲っていたはずだ。しかし、例のバカげた超スロー走行のせいで、ベッテルは４番グリッドが精いっぱいだった。

しかし、続くシンガポールGPではルクレールが「ポジションキープ」の指示を受け、ベッテルに勝利を奪われる。首位を譲ってもらえなかったロシアGPでのルクレールがあれほど怒り狂ったのは、シンガポールGPの一件が伏線になっていたと言える。せっかくメルセデスを凌ぐほどにマシン性能が向上し、現役最強のドライバーふたりを擁しながら、いまのフェラーリはその実力を100%使い切っているとはとても言い難い状況だ。

ビノットに「ベッテルとルクレールを使いこなすのは、どんな気分ですか」と、尋ねたとする。彼はきっと、「最高だ」と答えることだろう。しかし本心がそうでないことは、誰の目にも明らかである。



今号のレポーター
ロベルト・キンケロ
Roberto Chinchero
FIA F2やFIA F3など、欧州のミドルフォーミュラをメインフィールドとするイタリアン。F1も取材し、R.クビカとの親交も深い。

若手を過負荷状態に追い込む“ヒステリックな時代”

F1で頂点を極めた世界王者でも、初勝利までに100戦以上を費やしたドライバーもいる
しかし、すぐに結果を求められる現在のレース界では、そんな遅咲きの才能の芽が摘んでしまわれかねない

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：Sutton

非常に信頼できる筋の話によると、日本GPの終わりに、レッドブルのアドバイザーを務めるヘルムート・マルコはアレクサンダー・アルボンの母に近づき、こう語ったという。
「レースのペースはいいとは言えなかった。これじゃダメだ」
イギリス系タイ人のルーキーは、鈴鹿での予選で僚友マックス・フェルスタッペンと同タイムで６番手につけ、レースでは自己最高位となる４位という結果を残した。にもかかわらず、レース後の評価は賞賛には程遠く、どちらかといえば、否定的なものだった。
ここで少し歴史を振り返ってみよう。2006年、ジェンソン・バトンはF1参戦113戦目で初優勝を挙げた。ニコ・ロズベルグは2012年、バトンより２戦少ない111戦目に初勝利をマーク。さらにさかのぼると、ミカ・ハッキネンが初勝利を果たしたのは99戦目だった。このドライバーたちは皆、のちにワールドチャンピオンの称号を手にしているが、いずれも彗星のごとく現れたというわけではない。しかし、現在の評価基準から考えると、果たして彼らに世界王者になるチャンスは与えられるものだろうか。それどころか、キャリア序盤に好結果を残せなかったことで干されてしまうのではないか？
この問題はF1に限ったことではなく、下位カテゴリーでも同様の状況に陥っている。こうしたケースでは、本来ならステップアップする前に、プレッシャーの少ないシリーズで経験を積むべきだったにも関わらず、焦りからステップアップしてしまったドライバーたちにとって、緊張が悪い方向に作用してしまいがちだ。
ルノー期待の若手、クリスチャン・ルンガーは今年、FIA F3で１勝を挙げ、ランキング６位につけた。経験を重ねて、実力をつけるには最適なカテゴリーであるF3をもう１年続ければ、チャンピオンになることができたかもしれないが、来季は早くもFIA F2に挑戦するようだ。

このデンマーク人ドライバーはまだ18歳と充分に若く、焦る必要はない。それなのに、いまはこうした流れに乗るほうがいいのだ。すべてが駆け足で、誰もが急いで上に行こうとする。果たして、これでいいのだろうか？
「これは“フェルスタッペン現象”の影響を受けているせいだ」と、あるFIA F3チームの代表は語る。「いまはヒステリックな時代だ。ドライバーを管理する者はすべてを欲しがり、しかもすぐに結果を求めたがる。そうしないと取り残されてしまうからだ。しかし、ここには成長に他よりも少し長い時間が必要な才能の芽を摘んでしまう危険性が潜んでいる。問題なのは、若者たちのキャリアが、往々にして決断を下す立場の者に経済的に支えられているという点だ。そのため、話し合いの場を設けることもなく、彼らが一方的に決めてしまう」。
今季途中のピエール・ガスリーとアルボンとの交代劇は物議を醸した。ふたりとも注目を集める期待のドライバーであり、あらゆる意味であまりにも目立っていたためだ。パドック内で将来有望だと高く評価されているふたりだが、フェルスタッペンに対してはともに勝ち目はなく、今後のキャリアを台無しにされかねない状況におかれている。いまのところ、彼らの将来は相変わらず不透明なままだ。
フェルスタッペンは格が違う。ルイス・ハミルトンやシャルル・ルクレールと並び、現在のF1ではずば抜けた才能の持ち主だと言える。ただ、この22歳もレッドブルに昇格するまでは、１年以上をトロロッソで過ごすなど、着実に段階を踏んできている。並外れた才能の持ち主と評される彼でさえ、この難しい世界に適応するためにある程度の期間を必要としたのだ。
現在は、その期間がますます短くなってきている。そして、その影響を受けずに済むドライバーなどほとんど存在しないという悪夢のような状況だ。だが、そんなことを気にしなくてもいい若者も少なからず存在するのも、また事実である。



近年は若手でもすぐに結果を求められる傾向が強まっているが、それが最も強いのがレッドブルだろう。スーパーフォーミュラでも今季、TEAM MUGENでドライバー交代劇が起きており、最終戦鈴鹿ではユーリ・ビップスが参戦した。

全日本MS会議 vol. 231

（議題）分かる人は分かっている。

Text：**大串 信**（Makoto Ogushi）

台風19号が接近するというので、FIA-F4によるサポートレースは早々にキャンセルになってしまい、ぼくは仕事がなくなって鈴鹿には出かけなかったので、山本尚貴のF1ドライブをこの目で見ることができなかった。でも仕事場にいながら、山本の動向についてはネットをとおして溢れるほどの情報が手に入った。

いつも国内サーキットで眺めているはずの山本が、どこかいつもと違って引き締まって見えて、あらためて「あれ？　格好良くなってないか？」と思ったりした。さすがF1だなあ、あの山本をいつもと違う領域に引き込んでしまったのだなあ、と感服もした。

気になったのは、走行を前にして山本が「いろいろ意見があるのは知っていますが」と前置きをして意気込みを語っていることだった。「え？　いろいろな意見って何だろう？」とぼくは咄嗟に理解できなかった。でもそのうち、どうやら山本の年齢だとか、海外レース経験のなさだとかについてネガティブな見方があるらしいということが分かってきて、なんだか複雑な気分になった。

日本のレースに集中してそこで結果を出すことが世界ではそんなに評価されないのだろうか。スーパーフォーミュラで展開しているレースのレベルの高さがそんなに理解されていないのだろうか。

先日たまたま、今年スーパーフォーミュラに参入したモトパークのエンジニアからコメントをもらう機会があった。彼は「うちのクルマにぜひ山本を乗せて評価してもらいたい」と言っていた。日本へ来て半年も経っていないのに、彼らは山本の技量をきちんと見抜き、評価していることに驚いた。分かる人間はちゃんと分かっているのだ。

F1で戦うにはお金の問題やら、政治の問題やらさまざまな壁があって、ドライバーの技量だけではどうにもならないのは誰もが知るところではある。そういう環境のなかでレースを続けなければならないドライバーは、口には出さないけれども抱えているもどかしさは半端なものではないのだろう。

その昔、ぼくはF1と国内レースを掛け持ちで取材していた。F1は子供のときから憧れていたレースだったから夢の世界ではあった。でもさまざまな条件が整わず、結局ぼくはF1に専念することはできなかった。そんなときぼくは、ネットの世界の人々に「この人はなぜベストを目指さないのだろうか。取材者であればF1を目指すべきではないのか」と批判されたりもした。表現者である以上、どんな批判も受け取るけれど、このときは「国内レースはそんなにもつまらないものなのか」と、どこかモヤモヤしたものだった。

そのぼくの気持ちといまの山本の気持ちが一緒だとは限らないけれど、ぼくは今回F1を走らせた山本をとても誇らしく思う。彼はF1にふさわしい技量を持つレーシングドライバーであり、今回鈴鹿で与えられたのは山本にふさわしいポジションだった。それ以上のものでもそれ以下のものでもなかったと思う。

あの日のポディウム

お立ち台写真で味わう“時代”の匂い

Lap 41

Text：auto sport
Photo：Sutton images



F3 Euro Series

｜第2戦｜ホッケンハイム

11月に富士で行なわれるDTMとスーパーGTとの特別交流戦にBMWから来日参戦するマルコ・ヴィットマン。ユーロF3参戦２年目となる2010年は、ここホッケンハイム（第２戦レース１）で初優勝を飾り、シリーズランキング２位（１位はモルターラ）と好結果を残した。翌年もランキング2位を獲得し、13年からはBMWのドライバーとしてDTMに参戦。すると屈指のハコ車使いたちを相手に、２年目にして早くもタイトルを獲得。その後16年にもチャンピオンに輝いている。19年シーズンはアウディ優勢のなか、BMW勢最上位の成績を残し、来日が決まった。





E.モルターラ
［Signature］



M.ヴィットマン
［Signature］



V.ボッタス
［ART Grand Prix］

auto sport No.1518 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

10/15 [tue]

FE 公式プレシーズンテスト＠バレンシア 初日 Envision Virgin Racingのサム・バードが1分15秒570というこの日の最速タイムを記録

WRC かつてWRCに参戦していたミツビシのワークスチーム、ミツビシ・ラリーアートの指揮を執り、トミ・マキネンのシリーズ4連覇を支えたアンドリュー・コーワンが逝去。享年82

10/16 [wed]

FE 公式プレシーズンテスト＠バレンシア 2日目 Envision Virgin Racingのロビン・フラインスが1分15秒377というこの日のトップタイムを記録

GT オートポリスで2020年GT500車両の開発テストが開始。フロントエンジンにレイアウトが変更されたホンダNSX-GTも走行 go to p.03

10/17 [thu]

SF UOMO SUNOCO TEAM LEMANS、最終戦鈴鹿でもアーテム・マルケロフに代わり、中山雄一を7号車のドライバーとして起用することを発表

10/18 [fri]

F3 マカオGPの大会組織委員会が、今年のFIA F3ワールドカップのエントリーリストを発表。全30台がエントリーし、日本勢としてはハイテックから角田裕毅が参戦することが決定

FE 公式プレシーズンテスト＠バレンシア 3日目 BMW i ANDRETTI MOTORSPORTのマキシミリアン・ギュンターが1分15秒087という3日間総合のトップタイムを記録

SF TEAM MUGEN、最終戦鈴鹿でパトリシオ・オワードに代わりエストニア人ドライバーのユーリ・ビップスを起用することを発表

WEC ル・マン24時間やIMSAのウェザーテック・スポーツカー・チャンピオンシップに参戦するコルベット・レーシング、元F1ドライバーでル・マン24時間でのクラス優勝の経験もあるヤン・マグヌッセンが2020年にチームから離脱することを明らかに

GT4 アメリカのスポーツカーメーカーのサリーン・オートモーティブが『S1 GT4コンセプト』をラスベガスで世界初披露

WRC シトロエン、11月に開催される最終戦オーストラリアに、セバスチャン・オジエの王座防衛をアシストするための3台目のドライバーとして、マッズ・オストベルグを起用する計画であることが明らかに

『オートスポーツ』No.1517 発売

10/19 [sat]

F1 ルノーのチーム代表を務めるシリル・アビテブール、今季はチーム代表としては最も厳しいシーズンになったとコメント

10/20 [sun]

F1 メルセデスのルイス・ハミルトン、チームは今季コンストラクターズ選手権6連覇を達成したものの、パワーユニット開発に関しては成功を収めたとは言えないと発言

F1 今季もMotoGPに参戦しているバレンティーノ・ロッシ、ハミルトンとお互いのマシンを交換し、走行する計画の実現に向け、調整を行なっていることを明らかに

F1 元F1世界王者ミハエル・シューマッハーのマネージャーを務めていたサビーネ・ケーム、現在F2に参戦しているミック・シューマッハーは父と同様にF1で成功するために必要なものを持っているとの見方を示す

10/21 [mon]

F1 ウイリアムズが第18戦メキシコGPのフリープラクティスで、リザーブドライバーのニコラス・ラティフィを走らせることが明らかに

F1 グランプリ・ドライバーズ・アソシエーション（GPDA）の会長を務めるアレクサンダー・ブルツ、2021年に導入される18インチタイヤについて「ドライバーには何の利益ももたらさない」と批判

WEC プジョーが2021/22シーズンに、カスタマーベースのハイパーカーでシリーズに復帰する可能性が浮上しているとの報道

GT GTアソシエイション、11月2～3日に開催される最終戦もてぎのエントリーリストを発表。GT300クラスも含め全車が名を連ね、前戦を欠場したアールキューズ AMG GT3も参戦へ

OTHER 女性ドライバーのみで争われるフォーミュラレース『Wシリーズ』が2020年シーズンへ参戦する全20名のうち、18名のドライバーを発表。日本人としては今季ランキング7位に入った小山美姫が名を連ねる

10/22 [tue]

FE ニッサン、神奈川県横浜市の日産グローバル本社ギャラリーで、2019／20年シーズンに向けた体制発表記者会見を行ない、シーズン6のマシンカラーリングを初公開

WRC シトロエン、第13戦スペインで投入すると報じられていた新型エアロパッケージのホモロゲーション申請を行なわず

10/23 [wed]

F1 FIA、第17戦日本GP終了後、ルノーの2台に違反があったとのレーシング・ポイントによる訴えに関して調査した結果、ダニエル・リカルドとニコ・ヒュルケンベルグのマシンを失格にするとの決定を下したと発表

WEC LMP1クラスにプライベーターとして参戦するチームLNT、第3戦上海4時間にF2ドライバーのジョーダン・キングを起用することを明らかに

10/24 [thu]

F1 ルノーが日本GPでの失格について控訴しない方針であることを明らかに

F1 ハースのチーム代表を務めるギュンター・シュタイナーが、2020年に向け、テスト兼シミュレータードライバーとしてロバート・クビカを迎える契約交渉が進行中であることを認めたとの報道

DTM 今季からアストンマーティン・ヴァンテージDTMでシリーズに参戦しているRモータースポーツがプレスリリースを発行。DTM参戦に向けて協力関係にあったHWA AGとのパートナーシップを解消すると発表した。ただし、アストンマーティンのDTM、そしてクラス1レギュレーションのレースへの挑戦は続くとされた

WRC 東京・有明を中心に開催される東京モーターショーのなかで、2020年シーズン第14戦ラリー・ジャパンの記者会見が実施され、愛知県の大村秀章知事、岐阜県の平木省副知事、自民党モータースポーツ振興議員連盟の会長を務める古屋圭司衆議院議員らが登壇

RALLY TOYOTA GAZOO Racingが2020年のダカールラリーに向けた参戦体制発表会をスペインで開催。元F1ワールドチャンピオンで2度のル・マン24時間ウイナーであるフェルナンド・アロンソがダカールラリーに初挑戦することを正式発表した

10/25 [fri]

WRC 第13戦スペイン デイ1 SS1～6が行なわれ、元世界王者のセバスチャン・ロウブ（ヒュンダイi20クーペWRC）が総合トップに立つ。2番手にティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）、3番手にダニ・ソルド（ヒュンダイi20クーペWRC）

10/26 [sat]

F1 第18戦メキシコ 予選 レッドブルのマックス・フェルスタッペンがトップタイムを記録するも、黄旗区間で減速しなかったとして予選後に3グリッド降格ペナルティを科される。そのため、2番手タイムをマークしたフェラーリのシャルル・ルクレールが繰り上げでポールポジションを獲得。2番グリッドに同じくフェラーリのセバスチャン・ベッテル、3番グリッドにハミルトンというオーダーに

F1 ルノーのチーム代表を務めるアビテブール、ルノーが2021年以降もF1にとどまることに楽観的な見方を示す

SF 最終戦鈴鹿 予選 TCS NAKAJIMA RACINGのアレックス・パロウがポールポジションを獲得。2番手にTEAM MUGENの野尻智紀、3番手にB-Max Racing with motoparkのルーカス・アウアー

WTCR 第8戦日本 レース1 エステバン・グエリエリ（ホンダ・シビック・タイプR TCR）が優勝。2位にニールズ・ランゲヴェルト（アウディRS 3 LMS)、3位にティアゴ・モンテイロ（ホンダ・シビック・タイプR TCR）

TCRJ 最終戦鈴鹿 サタデーシリーズ 金丸ユウ（ホンダ・シビック・タイプR TCR）が優勝。2位にマシュー・ホーソン（ホンダ・シビック・タイプR TCR）、3位に前嶋秀司（アルファロメオ・ジュリエッタTCR）。この結果、ホーソンがサタデーシリーズの初代チャンピオンに

TCRJ 最終戦鈴鹿 サンデーシリーズ ホーソンが優勝。2位に松本武士（フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR)、3位にHIROBON（フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR）。この結果、松本がサンデーシリーズのチャンピオンに

WRC 第13戦スペイン デイ2 SS7～13が行なわれ、ヌービルが総合トップに浮上。2番手にソルド、3番手にオィット・タナック（トヨタ・ヤリスWRC）

10/27 [sun]

F1 第18戦メキシコ 決勝 ハミルトンが優勝。2位にベッテル、3位にボッタス go to p.22

SF 最終戦鈴鹿 決勝 野尻が優勝。2位にVANTELIN TEAM TOM'Sのニック・キャシディ、3位にDOCOMO TEAM DANDELION RACINGの福住仁嶺。この結果により、キャシディが今季のドライバーズタイトルを獲得 go to p.16

WTCR 第8戦日本 レース2 ノルベルト・ミケリス（ヒュンダイi30N TCR）が優勝。2位にロブ・ハフ（フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR)、3位にガブリエル・タルキーニ（ヒュンダイi30N TCR)。レース3 ヨハン・クリストファーソン（フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR）が優勝。2位にグエリエリ、3位にテッド・ビョーク（リンク&コー03 TCR）

WRC 第13戦スペイン デイ3 デイ14～17が行なわれ、ヌービルが優勝。2位にタナック、3位にソルド。この結果、タナックが今季のドライバーズチャンピオンに go to p.64

11/1 [fri]

『オートスポーツ』No.1518 発売 この号です

11/3 [sun]

F1 第18戦アメリカGP

GT 最終戦もてぎ

11/10 [sun]

WEC 第3戦上海4時間

S-TAI 最終戦岡山3時間

11/15 [fri]

『オートスポーツ』No.1519 発売

OFF SHOT

今回のオフショットは前回に引き続き、日本GP関連。台風の影響により土曜日の走行がキャンセルされ、日曜日の午前に予選が実施されました。依然、風が強い状況下でのセッションとなりましたが、その影響を受けたのはチームやドライバーだけではありません。インタビューには欠かせない背景用のパネルも風で倒れないように屈強な男性数名が直接押さえつける事態に。レースはいろんな人に（物理的に）支えられているんですねぇ。



※このページの情報は10月26日(土)時点のものです

auto sport 2019年11月15日号（隔週金曜日発売）
2019年11月1日発売　第56巻第22号　通巻1518号

発行人：星野邦久　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor	中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff	角田五十四 Isoshi Sumida 髙橋和清 Kazukiyo Takahashi 高藤昌洋 Masahiro Takato 藤井由夏 Yuka Fujii 上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto 平野 健 Takeshi Hirano
Art Director/ Designer	原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲 Yoshinori Higuchi 片山健一 Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi
Cover photo	鈴木紳平 Shimpei Suzuki



as-web.jp

FROM PIT CREW

●スーパーフォーミュラ最終戦の現場で英国シルバーストンの目の前、レーシング・ポイントの隣りに本拠をかまえるフォーミュラチーム、ハイテックのオリバー・オークス代表と再会した。海外グランプリの現場ならともかく、日本で出会うことになるとは想像もしなかったが、その来日の目的は鈴鹿にスポット参戦したレッドブルジュニアドライバー、ユーリ・ビップスの“お世話”だったようだ。若く、聡明で、ビジネスセンスに長けた彼の目に、日本のトップフォーミュラはどう映ったのか？　単刀直入に尋ねた。「クルマが素晴らしい。ドライバーのレベルも高い。チームの仕事の進め方がヨーロッパとは違うけど、これはこれで日本のチームが蓄積してきた財産だと思う。何より驚いたのはシリーズそのものが関係者の情熱によって支えられていることだ」。自身初のSF体験にかなり感銘を受けた様子だった。（田中）

●W杯での「西田のサーブ」の興奮も冷めやらぬなか、バレーボールの国内最高峰リーグ「Vリーグ」が男女ともに開幕。国際大会＝日本代表チームを応援する人はそれなりにいらっしゃいますが、国内リーグの知名度や集客は正直いまひとつなのがファンとしては寂しいところ。マイナースポーツにとっては、業界全体がそれを「課題」と感じて意識的・積極的に取り組んでいけるかどうかが認知拡大への大きなカギになると思うのですが、最近はオーガニゼーション側よりも選手やチームの方が危機感を持っているような気がします。それぞれの取り組みや、そこでメディアが果たすべき役割など、モータースポーツ界に身を置く者として、いろいろ考えながら、今シーズンの熱戦を楽しみたいと思います。（DAZNに加入している理由の半分はV観戦　なかの）

●今回TCRJに参戦しているホーソンさんとお話ししたんです。英国出身の方なので、僕個人としてはすごく聞き取りやすい英語。早口なんですが、すごく“英語”という感じです。よくネタで“アメリカ語”という単語も見かけますが、僕みたいにハンパな耳だと、これがなかなか笑えないんですよねぇ。来年はいろいろリハビリしてから取材するのが目標です。（きゃりー）

●予選でボッタスがクラッシュしたとき「あ、メキシコでハミルトンのチャンピオン決まるかも」と、思ったのですが仕事人ぶりを発揮したボッタスが食らいつきましたね。ブレーキのオーバーヒートをカバーしながら１秒前後の差をずっと保ち続けられたら、ベッテルもたまらないでしょう。これでドライバーズタイトルも次戦以降に持ち越し。アメリカで決まるのかブラジルで決まるのか……。もういっそのことアブダビまで引っ張ってくれたらいいのに、と思うのは私だけでしょうか。（時差に負けない。yuka）

●スーパーフォーミュラ最終戦で、ニック・キャシディがシリーズチャンピオンを獲得し、喜びを爆発させていた。しかし、わずか３ポイント差でシリーズ２位を獲得した山本尚貴は悔し涙を流していた。彼の姿を見て、2012年スーパーGT開幕戦で２位になり、悔し涙を流した山本尚貴を思い出しました。この悔しさをバネに、今後の活躍に期待しています。（タナック、シリーズチャンピオンおめでとう！　ヒラケン）

for better "Power Play"

山本雅史MD&田辺豊治TD
「いい仕事は足もとから」

エンジニアも結構歩きます
足への負担が少ないのがいいですね

〝瞬間ダッシュ〟が
できるのがいいね！（笑）

Toyoharu TANABE
Honda F1 Technical Director

2017年まで米インディカーでHondaのシニアマネージャーを務め、18年からHonda F1プロジェクトのテクニカルディレクターとしてF1のレース現場で指揮を執る。Honda F1の第２期ではゲルハルト・ベルガーのエンジン担当エンジニアを務めていた。

Masashi YAMAMOTO
Honda F1 Managing Director

2019年４月からHonda F1マネージングディレクターに就任。これまでHondaのモータースポーツ部長として２輪・４輪を問わず、さまざまな強化に取り組んできた手腕をF1でも発揮している。

Text : 高橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi）
Photo : 田中秀宣（Hidenobu Tanaka）／ASICS

**2019年からHonda F1のパートナーとして
スタッフをシューズ&ウェアで支えているアシックス。
本誌や映像でロゴを見かけたことがあるはず。
今回はシューズにテーマを絞り
おなじみのキーパーソンふたりにズバリ、履き心地を聞いてみました！**

—アシックスにはどんなイメージを持っていましたか？

山本：ずっと、あの「アシックスストライプ」のイメージが強いですね。

田辺：僕も同じです。中高校生のときに、体育館でバレーボール部のメンバーが履いているのを見て、その印象が残っています。僕はバレー部ではなかったですが、スポーツ、シューズ、アシックス、と連想しますね。

—履いてみて、いかがですか？

山本：2015年にホンダがF1に復帰したときのチームの指定のシューズがアシックスで、そこから本格的に長い時間、アシックスを履くようになったのですが、イメージどおりでした。歩きやすくて足への負担が少ないし、フィット感がいいから履き心地もいい。そしてなにより、「瞬間ダッシュ」ができる（笑）。パドックでなにかあったらパッと動き出せるんです。走る速さは別ですよ（笑）。僕にとっては前に推進する動きを出しやすいのがいいシューズで、これは瞬間ダッシュしやすいから、すごくありがたい。2輪のHRCが先にアシックスさんとパートナーシップを組んでいて、このワーキングシューズの評判は聞いていたので紹介してもらったのですが、実際に履いてみて、「あ、こういうことね」と。

—ホンダのほかのスタッフからの評判はいかがですか？

田辺：我々エンジニアは歩くことが結構多いんです。僕の場合はデスク、ピット、ホスピタリティを行ったり来たりしています。スマホで見てみたら、先日の鈴鹿の決勝日だけで約1万5000歩、歩いていました（笑）。ほかのメンバーは立ち仕事も多いので、とくに足の裏に負担がかかりやすいのですが、このシューズは軽くてクッション性がいいので、足への負担が少なくて歩きやすいし、ラクだというふうに言っていますね。通気性の良さも足で感じます。朝からずっと履いていますので、そこも大事。快適に作業ができていますね。

—その意味だと、エンジニアは体力勝負的なところもありそうですね。

田辺：走るのは金土日の3日間ですが、その前からサーキットに入って、ピットの設営をしたり、パワーユニット（PU）の運搬や開梱・梱包をしたりします。そして、デスクとピットを行ったり来たりですから、体力勝負の面もありますね。暑かったり寒かったりすることも含めて、厳しい条件でカラダも使う仕事をしています。

—「疲れない、疲れにくい」ということが、仕事のよりいいパフォーマンスにつながると言えるのでしょうか？

田辺：目に見えないし、その効果を計るのは難しいですが、カラダに疲労の蓄積があると、思考・集中力が落ちたりすることがあると思います。これはどの仕事でも同じだと思いますが、我々のケースだと、PUのパフォーマンスを最大限に発揮させようとするときに、知らないうちに作業が遅れたり、最適なデータに辿り着くまでの思考や計算が鈍ったりといったことが起きやすくなるということが考えられます。疲れない・疲れにくいという環境作りは、エンジニアやメカニックにとってもすごく大事ですね。

「エンジニアは体力勝負の面もある
カラダに疲労を蓄積しないことがいい仕事につながる」

山本：エンジニア的に効果を数値で言えないのが難しいところだよね（笑）。

—アシックスは、過酷な世界で戦っている方々により高いレベルでパフォーマンスを発揮してもらおうという思いから、モータースポーツにも参画しているとのことで、そこで認められたシューズは一般のさまざまなフィールドのワーカーの方々にもいいものだろうと。

山本：その意味では、アシックスさんの狙いどおりじゃないですか（笑）。

—それでは、残りのシーズンへのホンダとしての意気込みをお願いします。

田辺：今年の初めからパフォーマンスを上げつつ、先行するメルセデスやフェラーリに追いつけ追い越せでやってきました。夏休み明け以降、フェラーリが再び速くなってきていますが、我々としても残りのラウンドに全力を投入し、パフォーマンスを上げられる項目は入れていくつもりです。PUの面で調子が良くないということにならないよう、最適なものをチームに提供してドライバーに気持ち良く走ってもらい、来年につなげられるような結果を残りのラウンドで出していきたいと思っています。

山本：今年前半はある意味とても充実していました。2勝しましたし、ハンガリーではポールポジションも獲れました。PPは、車体、PU、ドライバー、すべてがマッチしての速さの証明ですからね。ホンダのF1に関係している人たちにとって非常にいい内容だった。後半、僕らもさぼっているわけではないんですが、低速が苦手なフェラーリがフロントウイングを変えて速くなってきたりしています。残り4戦、ホンダとして出来る最大限のことをして、レッドブルとトロロッソにその状況のなかで最高のPUを積んでレースをしてもらいたいと思っていますし、4戦とももっと上位を狙えるように頑張りたいと思います。



ASICS

WINJOB CP209 Boa

作業環境を考慮し、アシックスが長年培ってきた技術とノウハウを惜しみなく投入したワーキングシューズ。アウターソールの意匠とラバー配合を工夫することで、優れたグリップ性を追求。ミッドソールのかかとの部分には、アシックスのスポーツシューズにも採用されている衝撃緩衝材「GEL」（ゲル）を搭載し、クッション性を高めている。

サイズ：22.5〜28.0、29.0、30.0cm
幅／ラスト：3E相当
質量：約430g（26.5cm）／片足
アッパー素材：人工皮革＋合成繊維
アウターソール素材：ゴム底
先芯：ガラス繊維強化樹脂製
価格：12,980円（税込）*

*メーカー希望小売価格

夏休み中の〝悪夢〟から2カ月
「いま、僕がやるべきこと」

INTERVIEW **Pierre Gasly**



S.Tamura

一歩の降格 二歩の進化

今季、レッドブルへ昇格したガスリーだったが
その成績は振るわず、シーズン中に降格が言い渡された
再び、トロロッソのシートに戻った彼が
いま、どんな気持ちでこの現実と向き合っているのか
笑顔の裏には、1年前にはなかった力強さと覚悟が見えた

Text：今宮雅子（Masako Imamiya/IRIS）
Photo：田村 翔（Sho Tamura）／XPB

「尚貴には、思いきり楽しんで鈴鹿の1周1周を心から味わって欲しいって伝えたんだ。大好きなサーキットで初めてF1を走らせるなんて本当に最高だよ！　信じられないような経験になると思う」

日本GPの走行を前にして、ピエール・ガスリーはFP1を走る山本尚貴への気持ちをこんなふうに話した。〝お願いだからウォールに突っ込まないで〟と頼んだりはしなかったのか冗談を交えると、屈託なく笑い転げて「ない、ない。尚貴のことは信頼してるから！」と答えた。

1年前の鈴鹿では、レッドブル昇格を控えていた。しかしトップチームでの挑戦は期待どおりには運ばず、夏休み中に〝降格〟を告げられた。困難な立場にあって、彼はどんなふうに自分の心を整理し、第二の母国でのグランプリに挑むのだろう？——答えは、木曜日の段階ではっきりと見えた。

1年前より、ずっと明るい。言葉の端々や表情から、その明るさが〝強くなった心〟によるものだと分かる。振り返れば、去年のガスリーはシンデレラボーイで、どんなにその幸福を語っても、自分には合わないシューズを用意され、なんとか追いつこうと急かされているような印象だった。

今年のガスリーは「ホンダのドライバーのひとりとして日本GPを走る」誇りをあらためて強調し、山本尚貴がFP1を担当することも〝ファミリー〟の一員としてとてもポジティブに捉えていた。

「ホンダのドライバーとして日本に来るのは、まず、ものすごく名誉なことなんだよ」と話し始めたのはフランスのメディアを前にしたとき。

「空港でも、東京でも、列車移動中にも、ファンの声援が印象的だった。巨大な企業であるホンダの情熱も、ファンのサポートも、ここで感じるのはとにかく他のレースとは違う、特別で独特なものなんだ」

月曜夜に日本に到着して以来のスケジュールを説明するとき、彼は火曜日に訪問した市販車の3つの工場をよどみなく「寄居、小川、狭山」と発音した——難しい日本の地名はフランスのプレスにはおそらく聞き取れなかったと思うけれど、ガスリーにとって工場を訪問できることはとても誇りだったに違いない。母国のプレスが〝おぉっ〟と反応したのは「午後には青山の本社でファンイベントがあって、その後は社長と副社長とディナーをともにした」という部分だったけれど。

「スーパーフォーミュラで走ったときから数えて3年目。ホンダは常に僕をサポートしてくれている。この3年、僕らが共有しているのはとても美しい物語だ」

アンバサダーのように、母国のメディアには山本のことも説明した。

「尚貴は17年のスーパーフォーミュラで僕のチームメイト。18年にはスーパーフォーミュラとスーパーGTのチャンピオンを獲得した速いドライバーだ。今年もスーパーフォーミュラの選手権をリードしている」

ただ事実を話しているだけで、山本と、彼を推したホンダに対する敬意が伝わってくる。

「たしかに、土曜の走行がたぶんキャンセルされて予選が日曜朝に行なわれると考えると、僕はFP2の1セッションで週末の準備をすべて行なわなくてはならない。簡単なことじゃないよ。でも僕はベストを尽くすまでだ」

裏に何のニュアンスも含ませない言葉に、骨太になったドライバーの精神が表れていた。

マシンとPUの進化

「僕にとって、鈴鹿はいろんな意味で感情が溢れる場所なんだ。スーパーフォーミュラでは台風のおかげでタイトルを争う最終戦を走れなかった。もちろん、ジュール（ビアンキ）のことも思い出す。そして、僕らにポジティブなエネルギーを与えてくれるファンの声援……鈴鹿の週末はいつもとてもエ

INTERVIEW **Pierre Gasly**

正直に言うよ。ものすごく落胆した。

モーショナルで、毎年、いつもとは違う特別な気持ちになる」

ものすごく感情が揺れる。でも、精神の集中は失わない。そんな自分と、いま、ここにいることの幸福を噛みしめているように映った。

「正直に言うよ。レッドブルからトロロッソに移ることが発表されたときは、ものすごく落胆した。ハンガリーGPの前も、ハンガリーGPの間も、プレスには僕がシーズンの最後までレッドブルで走ると伝えられていたから、聞いてた話とは違っていた。僕らは、変えなきゃいけない部分を認識して、多くの点を改善すべく力を注いでいる最中で、いくつかの点ではいい方向に向かっていたところだったんだ」

今シーズンのレッドブルはリヤが不安定で、ガスリーのようなスタイルを持つドライバーにはそれが難題になっていると言われていた。

「いや、問題はそこじゃない。僕自身がもっと上手くできたはずの部分もあったし、それは僕の責任だ。詳細には触れたくないけれど、僕を担当するチームはみんな、パフォーマンス不足と結果不足に責任を感じていたと思う」

しかし失意のままシーズン後半を戦うわけにはいかなかった。

「僕は〝人生においては一歩後退することが必要な場合もある〟と考えた。二歩、前進するためにね。シーズン中にチームを移るのは簡単なことじゃないけど、僕はそうやってプラス面を捉えようとしたんだ。

トロロッソは僕にF1のチャンスを与えてくれたチームだ。一緒に仕事をして、僕を100%信頼し、常に僕が全力を出し切れるよう支えてくれたチームだった。今年チームに戻ってからも、僕がマシンのなかでもチームにおいても快適に仕事ができるよう、最大限の努力をしてくれている」

それはベルギーGP9位、シンガポールGP8位という結果にも表れている──ペナルティを背負わないでスタートしたレースでは、すべて入賞している。

「今年のマシンを去年のマシンと直接比較するのは難しい。レギュレーションが変わったからね。ただたしかに、今年のSTR14が僕の好みに近いとしたら、19年のマシンを設計する段階で僕とブレンドン（ハートレー）のコメントがベースになっているからだと思う。継続した仕事の結果なんだ。

そしていま、僕は週末ごとに進歩し、自分の必要とするセットアップを仕上げられるようになってきた。だからコース上では自分の思うとおりに走ることができるし、アタックが必要なときにはアタックできる。スパではトロロッソに戻って最初のレースで入賞できたし、モンツァでも17番手からスタートしてポイントを争うところまで行った。シンガポールGPの後にはドクター・マルコもすごく喜んでくれたよ。僕が実現したすべてのオーバーテイクに彼はとても満足していた」

「パワーユニットに関しては、すばらしい進歩だよ！　信頼性も性能も、去

台風19号の影響により土曜日のセッションがキャンセルされた今年の日本GP。ガスリーはFP2の走行のみで予選、決勝を戦うことになった。予選9番手、決勝7位の結果は（※編注：ルノーの失格により繰り上がり）、トロロッソに戻ってからの最高位である。

XPB

年から今年にかけてホンダは本当に大きなステップを踏んだと思う。フェラーリやメルセデスにも接近してきた。最高のエンジンを実現するため、ホンダの人たちが確固たる意志とモチベーションを持って臨んでいる様子はすごく頼もしいし、この先、投入する技術があることも知っている。今年は2チーム4台を走らせているから、それによっても多くの情報を得られるのだと思う。毎年、どんどん強くなる――僕らはいま、ホンダのそんな姿を目にしているんだ」

いま、やるべきこと

いつかはレッドブルに戻りたい――。

「僕はレッドブルと契約しているから、それは目標だよ。エイドリアン（ニューウェイ）や彼のチームと仕事ができたことは僕に多くをもたらしてくれたし、偉大なエンジニアたちが多くのアドバイスを与えてくれるんだから、素晴らしい経験だった。

でも、いまはトロロッソとホンダのために自分のすべてを注ぎたい。チームが僕のためにこんなに力を尽くしてくれているのだから、僕が自分のベストを尽くして可能なかぎり最高の結果をチームにもたらすことは何より大切なんだ。いまの僕は、ただひとつ、そのことだけに集中している」

**いまはトロロッソとホンダのために
自分のすべてを注ぎたい。**

日曜日のレースは、そんな彼の言葉を証明するのに充分な内容だった。予選ではQ3進出を果たし、9番グリッドからスタートしたレースは1ストップ作戦。中盤以降はリヤサスペンションのトラブルを抱え、30周以上使ったミディアムタイヤが性能を失っても、レーシングポイントやルノーのマシンを抑え切った。

「すごくタフなレースだったし、激しいバトルだった。でも、僕はマシンのなかでできることはすべて行なって、全力でポジションを守り切った。チームと、ホンダと、僕らを応援するために集まってくれた日本のファンのために、何としてもやり遂げたかったんだ。チームにポイントをもたらすことができて本当にハッピーだ。とりわけ、日本だから……すごく特別なフィーリングだよ」

あと少し速くなれば、常に10位以内を走って、もっともっと戦える――先のことを考えるより、いま、ともに戦うチームが大切。その視線には少しの迷いもなく、表情は晴れ晴れとしている。鈴鹿でのレースを見守ったファンは、強くなったガスリーの、いちばんの〝目撃者〟だ。

GT300のディープな世界

プライベーターの野望と現実

つちやエンジニアリング

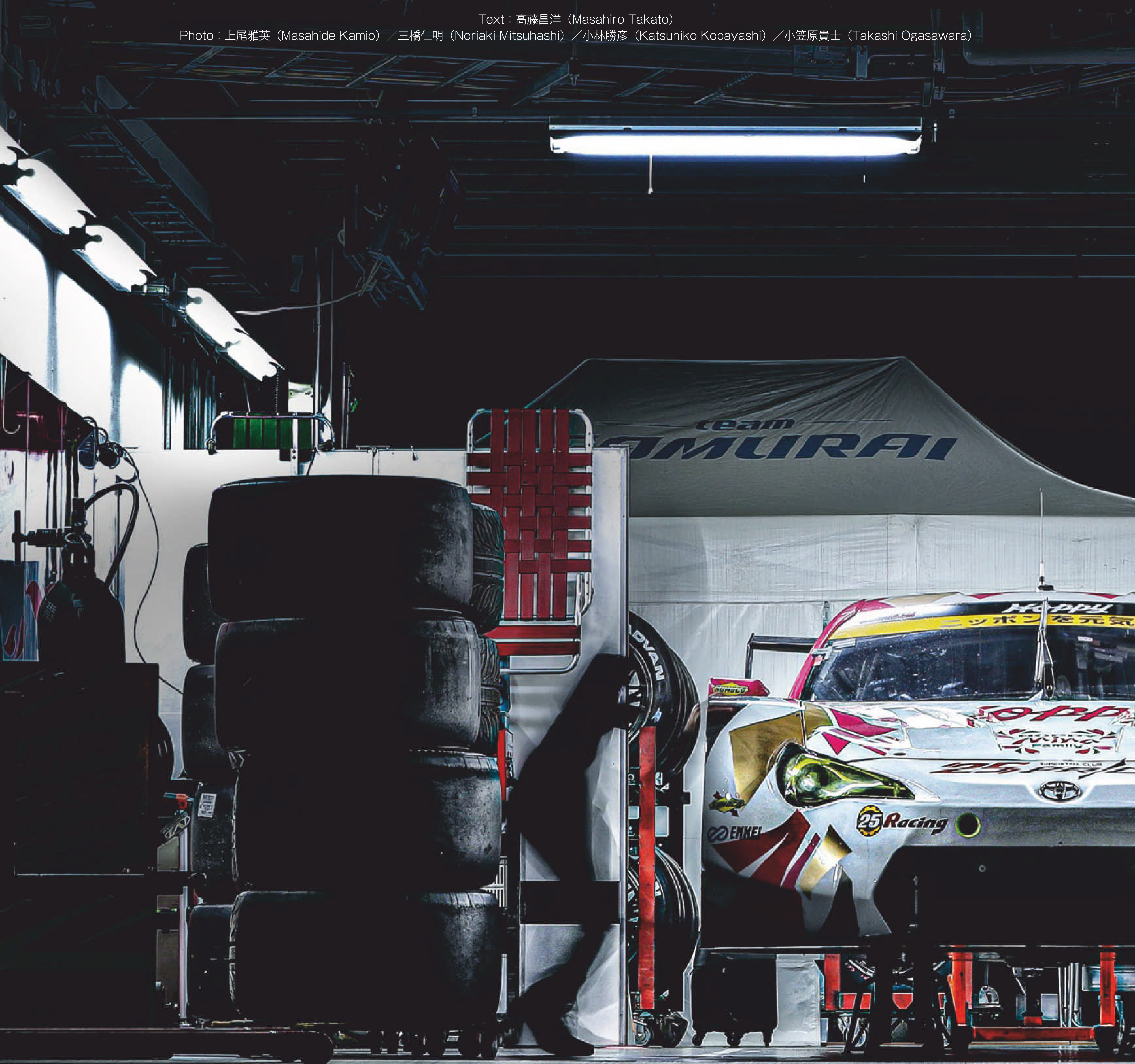
明日のために、今日がある。



N.Mitsuhashi

1971年に土屋春雄氏が設立した、つちやエンジニアリング
全日本ツーリングカー選手権でワークスを相手に数多の勝利を手にし
96年からはGTに挑戦。GT300でタイトルを2度獲得すると、2000年にはGT500へ
「最強のプライベーター」と称され、春雄氏の職人魂には賛嘆の声が挙がった
しかし08年シーズン後に活動を休止。資金難……プライベーターの現実があった
それから7年を経た15年、息子の武士がつちやエンジニアリングを受け継ぎ復活
翌年にはGT300チャンピオンに輝くが、武士の挑戦は終わらない
野望を胸に刻み、モータースポーツの明日を見据えへ、"下準備"は続く――

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）





M.Kamio

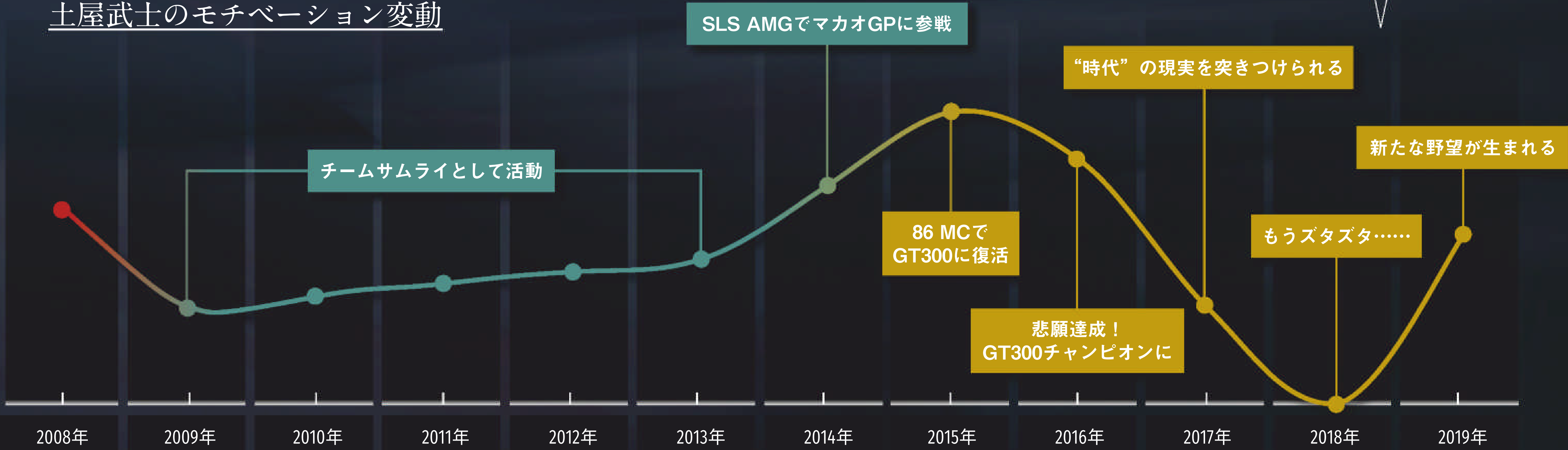
3月16・17日に行なわれた岡山での公式テスト。土屋武士監督の表情は、かつて見たことがないほどに暗く沈んでいた。「お金がなく、正直、今年全戦出られるか分からない」とプライベーターの現実を明かし、「(松井)孝允と(山下)健太の2017年、孝允と坪井(翔)の18年でもタイトルを獲れなかった。(チャンピオンになった16年までに)クルマはやり尽くした状況にあり、速くできるネタがない。いまのままだと、先は非常に暗い。ウチのチームにいまあるのは、情熱だけ」と吐露していた。

GT300では、自動車メーカーの支援を受けるワークス、またはセミワークス体制のチームは少なく、ほとんどがプライベートチームだ。そして、その多くに別の事業で成功しているオーナーが存在する。近年、GT300の参戦車両はFIA・GT3が主流となっており、これらの環境が常に30台前後のエントリーを集める活況を生んでいる。その一方で、スポンサー以外からの資金は入らず、ガレージを持ち職人が動かす昔ながらのプライベーターは極わずかしかいない。つちやエンジニアリングが「最強のプライベーター」と称され続けているのは、その希有な存在だからだ。

オーナーチームとGT3の組み合わせが、日本のモータースポーツを盛り上げることへの貢献度は大きい。だが、その反面、指定パーツしか使えない状況は、〝モノ作り大国〟である日本の職人を必要としない環境を生み出してしまった。それを憂い、GTアソシエイションが15年にデリバリーを開始したのがマザーシャシー(MC)である。共通パーツを定めることで、メーカーの支援が不可欠なJAF-GTよりも導入しやすく、それでいて独自の開発を認めることで職人を育てる。武士監

つちやエンジニアリングは、資金難により08年で活動を休止。その決断は武士が下した。武士は09年から14年まで、チームサムライとしてドライバー活動。メンテナンスを請負うこともあったが、職人集団であるつちやエンジニアリングの名は使いたくなかったという。そして、職人が活躍できるMCを自己資金で購入し、2代目を受け継いで15年に復活。16年にチャンピオンとなるが、その実力が認められ、技術を買ってくれる時代ではないことにモチベーションが下がり始める。18年には失意のどん底にあり、解散の文字も頭をよぎったそうだ。その状況を救ったのが、「職人の成長」という同じ目的を応援してくれるスポンサーとファンの声だった。19年、「打倒BS」という新たな野望を胸に、強い気持ちを取り戻した。

土屋武士のモチベーション変動



2008年	2009年〜2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
		GT300				
		♯25 VivaC 86 MC			♯25 HOPPY 86 MC	
土屋武士 石浦宏明	活動休止	土屋武士 松井孝允	土屋武士 松井孝允	松井孝允 山下健太	松井孝允 坪井 翔	松井孝允 佐藤公哉
15位		10位	チャンピオン	5位	7位	17位
4位 4番手		優勝1回 PP 1回	優勝2回 PP 3回	優勝1回 PP 3回	2位 PP 2回	4位 PP 3回

ガレージを持ち職人が動かす、希有な存在。

督は当時、「MCがなければ、つちやエンジニアリングが復活することはなかった」と語っていた。GT3を使うトップチームは、2〜3年周期で新車に買い替えている。剛性を保つためというのが理由であり、そうしないと上位を争えないほどに、いまのGT300はレベルが高い戦いになっている。対するつちやエンジニアリングは、修復などを繰り返しながらも5年間同じハコを使い続けている。パーツにおいても、アルミ板などを使い独自のアイディアで作り出し、そのコストは数千円、数百円ということもある。

このような状況で迎えた開幕戦だったが、武士監督の表情は以前の明るさを取り戻していた。1カ月に満たない間に、どのような心境の変化があったのか。その理由を「BS（ブリヂストン）の存在が救いになった」という。近年のGT300はBS勢が圧倒しており、「BSじゃなきゃ勝てない」と合言葉のように言われていた。武士監督はその現状を、「そう思われることが恥ずかしい」と話す。つちやエンジニアリングは、土屋春雄代表の時代からずっとヨコハマタイヤ（YH）とともに歩んできた。武士監督が代表を受け継ぎ、GT300に復帰した15年には、エンジンパワーでGT3に劣るMCで勝つべく、無交換で戦えるタイヤをYHと開発。「コース上で抜けないならピット時間を縮めよう」。それが実り、16年のチャンピオンとなった。

しかし、タイヤコンペティションのGT300において、BSの開発力は抜き出ていた。17年こそYHユーザーのグッドスマイル 初音ミク AMGがタイトルを獲得したが、シーズン後半にかけてBS勢が4連勝。18年には重くてタイヤに厳しいGT3でのタイヤ無交換も果たし、シリーズランキング

— 救われた窮地 1

— TEAM UPGARAGEがパーツを無償提供


N.Mitsuhashi



K.Kobayashi

今季、MCからNSX GT3へとマシンをスイッチしたチームアップガレージ。本社の改装に合わせて、4年間戦ってきたMCを展示する予定だったが、それまでにまだ時間があったこともあり、開幕戦クラッシュ後に部品取りとしての無償提供を持ちかけてくれた。さらに、シーズンオフにはエンジン2基も無償で提供されていた。「感謝しかありません」と武士監督。アップガレージの石田誠代表は、「展示できるように皮を整えて返してもらえればいいですよと。武士さんのところが厳しいのは知っていたし、これまでいろいろと勉強させてもらいました。尊敬するチームに協力できてよかったです」と照れ笑いする。ライバルの“共闘”、その真の姿がそこにあった。

Year	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
Class	GT300				GT500							
No. Car	♯28 つちやMR2	♯25 つちやMR2		♯25 モモコルセ・アペックスMR2	♯25 エンドレスアドバンスープラ	♯25 FK/マッシモADVANスープラ		♯25 ADVANスープラ	♯25 ECLIPSE ADVANスープラ			♯25 ECLIPSE ADVAN SC430
Driver	織戸 学 土屋武士	土屋武士 長嶋正興	鈴木恵一 館 信吾	新田守男 高木真一	木下みつひろ 織戸 学	織戸 学 荒 聖治	荒 聖治 山路慎一	荒 聖治 J.デュフォア	織戸 学 D.シュワガー	織戸 学 D.シュワガー	織戸 学 土屋武士	土屋武士 織戸 学
Ranking	19位	3位	チャンピオン	チャンピオン	18位	19位	15位	13位	12位	13位	19位	17位
Best Results (Race/QF)	4位 2番手	優勝1回 PP2回	優勝5回 PP2回	優勝1回 2番手	7位 16番手	7位 4番手	4位 2番手	3位 PP1回	2位 3番手	優勝1回 3番手	6位 2番手	5位 3番手

※ドライバーはレギュラー登録のみ、ランキングは上位者を掲載。2019年は第７戦終了時。



今季、５年目の松井の相棒として選ばれたのは、海外でのフォーミュラ経験も豊富な佐藤。ドライバー選定の理由を「同じ情熱を持っているから」と武士監督。また、第５戦富士以降、同じく職人集団であるRS中春の荻野信代表が、メカニックのサポートとして加わった。「現場での動きとか、勉強になります」とは、まだ若い武藤チーフメカニック。今季、ここまでのリザルトは厳しい状況にあるが、チームは確実な成長を刻んでいる。

T.Ogasawara　M.Kamio　N.Mitsuhashi

HOPPY 86 MC 2019 Results

Round	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 タイ	Rd.5 富士	Rd.6 オートポリス	Rd.7 SUGO	Rd.8 もてぎ
Qualify	5th（DRY）	2nd（DRY）	PP（DRY）	PP（DRY）	2nd（DRY）	PP（DRY）	2nd（DRY）	11/2-3
Race	Retire（WET）	18th（WET/DRY）	5th（DRY）	4th（DRY）	26th（DRY）	16th（DRY/WET）	27th（WET）	

のトップ３を占めた。

　ホッピー86 MCのタイヤは、少なからず進化を続けてきたものの、そのベースは16年のものであり、苦戦が続いていた。そこで今季、タイヤ開発に大鉈を振るったという。「待ってろBS！」。武士監督は力強く口にする。そのニューウエポンは第２戦富士から投入され、開発は進行中にある。

目標と目的、そして野望

　新タイヤの投入前となった開幕戦岡山では、ドライの予選でBS勢がトップ４に並び、ホッピー86はBS以外の最上位となる５番手。ところが、荒天の決勝ではセーフティカー開けの実質１周目、佐藤公哉がクラッシュ。チームを移籍しての初レースで、緊張していた部分もあったのだろう。マシンは大きなダメージを負っていた。チームの資金事情を考えると、参戦休止が早まるのではないかと危ぶむほどに――。

　だが、その窮地に救いの手が差し伸べられた。開幕戦翌日の月曜日の朝、昨季までMCを使い、今季NSX GT3に乗り換えたチームアップガレージから、「ウチのMCを（部品取りに）使ってください」という電話がかかってくる。破損個所は２本のストラクチャーとサブフレーム、足まわり、外装とフロント周りの多くにおよび、修復費用は１００万円を優に超える。それを無償提供してくれた。武士監督は自身のSNSで、今年の全戦参戦が厳しい状況、チームアップガレージへの謝意を発信している。

　また、つちやエンジニアリングでは、サポーターズクラブの『25プライド』も展開。SNSに呼応するかのように会員数は増加し、メインスポンサーのホッピーが追加支援、同じような苦労を知る町工場からのスポンサードも増

― 救われた窮地 2

― 個人スポンサーの後押し

　個人スポンサーとして13年からサムライサポーターズを運営していたが、目標だったチャンピオン獲得後に解散。しかし、17年の第６戦鈴鹿で横転した１週間後、かつてのサポーターたちで集めた100万円以上のお金を「使ってください」と渡してくれたという。そして18年、新たなサポーターズクラブ『25プライド』を立ち上げた。「ホッピーさん、サポートしてくれる企業さんも含め、みんなに支えられている幸せなクルマです」。



N.Mitsuhashi



大鉈を振るったタイヤ開発
身近な野望は最終戦もてぎでの打倒BS

N.Mitsuhashi

え、今季の全戦参戦に漕ぎ着けた。

F3ユーロシリーズにモトパークから、GP2にはカンポス・レーシングから参戦していた経験を持つ佐藤は、日欧のプライベーターの違いを語る。

「モトパークもカンポスも、基本はプライベーター。でも、ヨーロッパのほうはビジネス色が強く、いかにチームを大きくするか、あわよくば大きな資金を得てF1に出るかみたいなところに重きを置いてレースをしている。つちやエンジニアリングは、熱意と情熱の塊みたいなチーム。だからこそ、開幕戦での僕のミスに重みを感じています」。佐藤も感じた情熱が、ホッピーも町工場も個人も、そしてYHも動かしたのだろう。チーム5年目の松井孝允は、「僕らは少人数という部分も含めて、家族というか距離が近い」と、苦労と喜びの共有の強さを語る。

つちやエンジニアリングは、もちろん勝つこと、チャンピオンを獲ることを目標としているが、〝目的〟は「職人を育てる」こととしている。その軸にブレはなく、明日という未来のために、今日を使う。レースウイーク中も遅くまでサーキットに居残り、翌日の下準備に余念がない。そして「今季はリザルトにもこだわる」と、開幕時の武士監督は公言していた。「応援してくれる多くの人に、結果で応えたい」。

しかし今季、ポールポジションを3回獲得するなど速さは健在だが、決勝では表彰台に立てていない。ここまでの7戦中、4戦で決勝は雨絡み。ウエットはBSが得意とするシチュエーションであり、軽いMCはタイヤが温まり難く、とくにレース序盤で順位を落とす姿を目にするケースが多い。タイヤ開発はテスト時間の制約があり、ドライタイヤのみを進めているのが現状。開発が進むドライタイヤにおいても、そう簡単に進化できるものではない。

それでもチームは前向きだ。それは今季生まれた新たな野望、タイヤ開発が順調に進んでいるからだろう。武士監督は身近な野望として、とくにBSが強い最終戦もてぎでの「打倒BS」を掲げた。正直、現状でそれは高いハードルだ。松井は「〝まだ〟厳しいでしょうね」と本音を口にしたが、強調された〝まだ〟には、来季に繋がる自信と手応えを感じているようだった。まずは、今季の集大成となるもてぎでBS勢にどこまで食らいつけるか。「明日のための今日」に注視したい。

もてぎ戦の成績

	Qualify	Race
2018 Rd.8	5th（DRY）	8th（DRY）
2017 Rd.8	4th（DRY）	5th（DRY）
2016 Rd.8	6th（DRY）	WIN（DRY）
2016 Rd.3	7th（WET）	7th（DRY）
2015 Rd.8	4th（WET）	12th（WET/DRY）

軽さを活かしたコーナリングマシンのMCにとって、ブレーキングと加速性能が大きく影響するもてぎは苦手なサーキット。16年の第８戦では優勝しているが、それは前日に開催された第３戦の結果と走りを基に、タイヤ無交換作戦を成功させたからであり、「運が良かった」という。17年、18年はBS勢がワン・ツー。その厳しいもてぎで“明日”に繋がる結果を残せるか。

タナックが初の世界王者に！
そして気になる来季の動向……

覚悟の自力決着。

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga） Photo：TOYOTA

10月27日、オィット・タナックが15年に渡るフランス人統治の時代を終わらせた。ノルウェー公ペター・ソルベルグとの戦いに勝ったセバスチャン・ロウブは、2004年から世界王者として君臨。以降9年間絶対王制を保った。そのロウブを破り新王者となったセバスチャン・オジエは、WRCを6年間支配下に置き続けたが、ついにエストニア人が歴史を大きく動かした。

ラリー・エスパーニャの最終日、トヨタのタナックは総合3番手に着けていた。首位は選手権を争うティエリー・ヌービル、2番手は地元ダニ・ソルドとヒュンダイ勢が並ぶ。ヌービルとは24秒以上離れており、逆転は不可能に近いが、ソルドは攻略可能な範囲。



K.Koga

タナックはグラベルとアスファルトのミックスで構成される１日目は５番手で終了。しかし、これ以降アスファルトのみとなる２日目、SS9～12で４連続ステージベストを決め、２日目終了時点で２番手ソルドと3.1秒差の３番手に上がっていた。そして、最終ステージで渾身のアタック。１戦を残してのタイトル獲得となった。(as)

TOYOTA

しかし、タナックは仮に3位でフィニッシュしても、最終戦オーストラリアを普通に走ればタイトルを手にできるポイント差だ。リスクをとってまで2位を狙う必要はない。実際、ソルドは最終日も安定して速く、最終SSを迎えた時点で3番手タナックと2番手ソルドの差は5・8秒に開いていた。

残る約21㎞のステージで、5・8秒差をひっくり返すことは難しい。通常ならば追撃を断念する状況である。だが、タナックは心に決めた。「リスクをとってでも攻める」と。タイトル決定を最終戦に持ち越したくない。最終SSは最大5ポイントのボーナス獲得が可能なパワーステージ。トップタイムを出せば、確実に勝負を決められる。

ミラクルなアタックだった。6番手タイムに終わったソルドを、6・1秒も上回る圧巻のベストタイム。最後の最後で、タナックは今大会最高の走りを見せた。手にしたのは5ポイントのボーナスだけでない。0・4秒差でソルドを逆転し、2位でフィニッシュ。その瞬間、最終戦オーストラリアを待たずして、タナックが2019年のワールドチャンピオンとなることが決まった。フィニッシュラインで待っていたオジエが、そしてロウブが次々と握手を求め、新王者の誕生を祝福。タナックの眼にはうっすらと涙が滲んでいるように見えた。

「大きなプレッシャーを感じて戦った週末だった。もちろん、これまでもプレッシャーを抱えて戦ったことは何度もあったが、今回はレベルが違った。ラリー前から『タイトルへのプレッシャーはあるか』と何度も質問され、まったくリラックスできなかった。それもあって、初日の金曜日は自分の走りができなかった」とタナック。

確かに、今回のタナックにはいつもの速さがなかった。しかし、最終的には本来のリズムとスピードを取り戻し、自力でタイトルを勝ち獲った。新しい時代の王者にふさわしい、堂々たる勝負だった。トヨタにとっては、1994年のディディエ・オリオール以来となる世界王者輩出。トヨタとタナックの黄金期が始まる……のだろうか?

表彰式で、ライバルチームの新王者を満面の笑みで迎え、ハグしたのはヒュンダイのチーム代表、アンドレ・アダモだった。タナックのヒュンダイ移籍……その荒唐無稽に思われた噂話が、一気に真実味を増した瞬間だった。


K.Koga

もちろん、チーム全体の記念撮影も行なっており、満面と安堵の笑みで写真に収まっていた。ただ、この雰囲気に違和感を禁じ得ない、フィニッシュ後のふたりのセレブレーションだった。(as)

“日本代表”が鈴鹿で得た手応えとモチベーション

今度は結果で見たいヒトツヤマの底力

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／上尾雅英（Masahide Kamio）
草皆茂則（Shigenori Kusakai）

10月25〜27日、世界ツーリングカーカップ（WTCR）の第8ラウンドが鈴鹿で開催。全日本スーパーフォーミュラ選手権の最終戦と併催となったこの大会には、スーパーGT GT300クラスなどを戦っているアウディ・チーム・ヒトツヤマがワイルドカードとしてスポット参戦した。

今季発足したTCRジャパンシリーズ（TCRJ）にも参戦しているヒトツヤマは、WTCR鈴鹿戦に2台のアウディRS3 LMSを投入。ドライバーには同チームからGT300を戦う富田竜一郎と、トヨタ系の若手である宮田莉朋を起用した。両ドライバーともにGT300で経験を積み、鈴鹿10時間やマカオGPで世界レベルも体験しているが、このWTCRはひと癖もふた癖もある猛者が集うカテゴリー。日本で鍛えられたふたりでも、初挑戦でいきなり好結果が残せるような易しいシリーズではない。実際、リザルト的には富田がレース1から19位、17位、リタイア、宮田がリタイア、25位、リタイア。惨敗である。それでも、ふたりのドライバー、そしてチームの一ツ山亮次代表は「思っていた以上に戦えた」と口をそろえる。

「鈴鹿に来る前はビリか、良くても24、25位までいけばいいんじゃないかという予想でしたが、レース1の予選でも決勝でも宮田選手がトップ10で走れていたので、これはいいんじゃないかと思いました」（一ツ山代表）

じつはヒトツヤマの鈴鹿戦出場は、6月下旬ごろにはほぼ決まっていたというが、テストを重ねる充分な機会には恵まれなかった。さらに、ワイルドカードでスポット参戦したマシンには、20kgのハンデウエイトが搭載される。それ以外にもネガティブな要因はあったが、宮田はレース1のグリッドを決める予選1回目で7番手タイムを記録。そのレース1ではスタートで出遅れてポジションを下げたものの、マシントラブルでリタイアするまでは順調にポジションを挽回していた。一方、「スプリントレースは5年ぶり」の富田もレースペースはレギュラー陣と遜色ないものを記録し、コース上で順位を上げるシーンを見せた。

ヒトツヤマが一定の競争力を発揮できた要因のひとつにセットアップが挙げられる。このチームは今回、アウデ



ィスポーツファミリーとして、レギュラー参戦している他のアウディ勢4台の走り出しのセットアップデータを受け取ったというが、それとこれまでにTCRJで篠原拓朗が使用していたセットアップデータが非常に近いものであったようだ。そのため、両方のデータのすり合わせをする際にも、順応に苦労しなかったのだという。

また、このチームはアウディのカスタマーレーシング活動に深く関わるWRTとも連携している。今回は鈴鹿10時間出場時と同じWRT派遣のエンジニアとともに戦えることになり、慣れないFIAのレギュレーション下でも技術面のコントロールがうまくいった。

"望外の結果"を得られたとはいえ、それでもレースの結果が振るわなかったことは事実だ。この点について富田は、レース後に極めて冷静に語った。

「僕たちがテストをしていないなかで上位との差があるのは分かっていました。そんななか思った以上にやれたなっていう手応えと、やはり経験不足な部分で順位を落としてしまうところがあった。もっとしっかりテストをしていれば状況は違ったのかもしれませんが、その点ではチームが非常にいい仕事をしてくれて、エンジニアもメカニックも世界レベルで戦えていたという実感があります。やはり、クルマとタイヤをどれだけ理解しているかというのが大切です。僕たちも、たとえばクルマとタイヤがGTと同じ組み合わせなら、海外でもすぐに速く走れると思うんです。そういった意味では、クルマとタイヤ、そしてそのレースをどう戦えばいいのかを知っているのかが重要。そこが僕らに足りなくて、厳しかったところだと思っています。今回はクルマとタイヤをしっかり勉強してこられなかったのが一番大きかったんじゃないでしょうか」

この分析が正しければ、WTCRでも一年を通して参戦すれば、レースでの順位も期待できそうではある。WTCRは世界を転戦するシリーズ。日本が拠点では地理的にも厳しい上に、1メーカーあたり2チーム、合計4台までという制限もある。そのため、ドライバーもチーム代表も「出たい」と明言したが、そう簡単に事は運ばないことも承知している。それでも、結果がついてこなかった今回味わった悔しさと得た手応えは、今後につながるものだったに違いない。日本代表が世界の猛者を相手に、次回は結果もしっかり持ち帰ってくることを期待したい。

S.Kusakai

M.Kamio





S.Kusakai

宮田はレース1、2ともに失敗していたスタートをレース3ではしっかりと決めたが、他車と絡んでリタイアに。それでも「課題を克服できずに終わったわけじゃない。それを改善したうえで、また挑戦したら次は優勝争いができるかもしれない。収穫を得て終われたので、走りの部分では良かったのかなと思います」と話した。

今年のWTCRは東コースのみでの開催となった（TCRJはフルコース）。コース幅が狭く、いくら接近戦を演じやすいTCRマシンでもなかなか抜けないレースとなった。その分、隊列の密度感は予選から高く、決勝でも随所で接触があったものの、昨年のような荒れた展開にはならず、今年はやや大人しめな印象だった。



Y.Yoshimi

2019年 世界ツーリングカーカップ 第8戦日本

レース1リザルト（Top5）10月26日 鈴鹿サーキット東コース 26周

Pos.	No.	Driver	Team	Machine	Time/Gap
1	86	E.グエリエリ	オールインクル.COM	ホンダ・シビック・タイプR TCR	26'36"701
2	10	N.ランゲヴェルト	カムトゥユー・チーム・アウディスポーツ	アウディRS3 LMS	0"460
3	18	T.モンテイロ	KCMG	ホンダ・シビック・タイプR TCR	1"602
4	11	T.ビョーク	シアン・レーシング・リンク&コー	リンク&コー03 TCR	1"991
5	14	J.クリストファーソン	セバスチャン・ロウブ・レーシング・フォルクスワーゲン	フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR	2"400
19	7	富田竜一郎	アウディ・チーム・ヒトツヤマ	アウディRS3 LMS	17"109
NC	77	宮田莉朋	アウディ・チーム・ヒトツヤマ	アウディRS3 LMS	12Laps

レース2リザルト（Top5）10月27日 鈴鹿サーキット東コース 24周

Pos.	No.	Driver	Team	Machine	Time/Gap
1	5	N.ミケリス	BRCヒュンダイNスクアドラ・コルセ	ヒュンダイi30N TCR	22'01"538
2	12	R.ハフ	セバスチャン・ロウブ・レーシング・フォルクスワーゲン	フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR	0"293
3	1	G.タルキーニ	BRCヒュンダイNスクアドラ・コルセ	ヒュンダイi30N TCR	8"205
4	31	K.チェッコン	ミュルサンヌSrl	アルファロメオ・ジュリエッタTCR	8"531
5	11	T.ビョーク	シアン・レーシング・リンク&コー	リンク&コー03 TCR	11"102
17	7	富田竜一郎	アウディ・チーム・ヒトツヤマ	アウディRS3 LMS	21"025
25	77	宮田莉朋	アウディ・チーム・ヒトツヤマ	アウディRS3 LMS	32"902

レース3リザルト（Top5）10月27日 鈴鹿サーキット東コース 30周

Pos.	No.	Driver	Team	Machine	Time/Gap
1	14	J.クリストファーソン	セバスチャン・ロウブ・レーシング・フォルクスワーゲン	フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR	30'07"581
2	86	E.グエリエリ	オールインクル.COM	ホンダ・シビック・タイプR TCR	3"070
3	11	T.ビョーク	シアン・レーシング・リンク&コー	リンク&コー03 TCR	11"063
4	1	G.タルキーニ	BRCヒュンダイNスクアドラ・コルセ	ヒュンダイi30N TCR	11"715
5	111	A.プリオール	シアン・パフォーマンス・リンク&コー	リンク&コー03 TCR	12"545
NC	7	富田竜一郎	アウディ・チーム・ヒトツヤマ	アウディRS3 LMS	3Laps
NC	77	宮田莉朋	アウディ・チーム・ヒトツヤマ	アウディRS3 LMS	-

TCRJ初年度が鈴鹿で閉幕

土曜日に分かち合った苦い思いとリスペクト

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）

T.Moriyama


ホーソンがサタデーシリーズのオーバーオールタイトルを獲得。KCMGのチームメイトでもあるYUKE TANIGUCHIもジェントルマンクラスを制した。さらにKCMGはチームとしてもエントラントチャンピオンに輝いている。

「彼が出られないと聞いて、本当に残念に思った。今季は一貫して速いドライバーだったから」

10月26日、今季発足したTCRジャパンシリーズ（TCRJ）のサタデー／サンデー両シリーズの決勝が鈴鹿サーキットで行なわれ、TCRJ最初のウイナーにしてサタデーシリーズの王者マシュー・ホーソン（ホンダ・シビック・タイプR TCR）はタイトル獲得を喜んだあと、そう口にした。

「彼」というのは、サタデーシリーズのポイントリーダーでありながら最終戦鈴鹿を欠場した篠原拓朗（アウディRS3 LMS）のことだ。篠原が所属するアウディ・チーム・ヒトツヤマは、世界ツーリングカーカップ（WTCR）に参戦するため、TCRJ最終戦への出走を取りやめざるを得なかったのだ。篠原不在のレースでホーソンは2位でチェッカーを受け、シリーズ初代チャンピオンのひとりとなった。

ホーソンとしては、性能調整の面でシビックとRS3のバランスが今季は良くなかったのではないかという思いはあったようだが、最大のライバルであった篠原への賛辞を惜しまない。

「篠原さんはタイトル獲得に相応しいドライバー。調子がいいときの彼は本当に手強く、1秒速いときすらあった。彼との戦いは楽しめたよ。来年もTCRJや他のシリーズで姿が見られることを願っている」

一方、篠原もWTCRに出るチームをサポートするため、鈴鹿に来場していた。サタデーシリーズの決勝は「トラックのなかで見ていた」という。

「自分のレースだったら自分ががんばればいいだけですけど、こればっかりはどうしようもないので。実際、自分でレースを走るときよりも、心臓が苦しいくらい。『どうなるかなぁ』っていう心境で、結構苦しみながら見ていましたよ（苦笑）」

オートポリスでの開幕戦では「次戦以降は分からない」と話していた篠原だが、その後のSUGO、富士も継続して参戦。岡山では2レースともポール・トゥ・ウインを飾る圧巻のパフォーマンスを見せた。しかし、じつは開幕前の段階でチームはWTCR日本ラウンドにスポット参戦する意向を固めており、篠原は「TCRJの最終戦は出場できない」と伝えられていたのだ。それだけに、最後のレースとなった岡山にかける思いは強かった。

「最後勝てずに終わるのと、勝って終わるのとでは、自分のなかでも、他人からの評価でも差があると思います。自分のシーズンを勝って締めくくることができたのは良かったです。でも、だからこそ、タイトルを獲りたかったという気持ちはあります」

結果的に篠原は、なすすべなくホーソンにタイトルを奪われることになった。それでも、両者の間には何のわだかまりもない。ふたりはこの日の夜に行なわれたシーズン表彰式で顔を合わせると、健闘を称え合った。

「ホーソンさんのほうから声をかけてもらって、『走れたら良かったのにね』と言ってもらいました。こちらもこちらで『おめでとう』と。多少、言葉の壁はあったんですけどね（笑）」

昨年のSF最終戦で概要が発表されたTCRJ。結末がどうであれ、無事に最初のシーズンの幕を下ろした。当初「12台前後」としていた参戦台数を上回り、最終戦には16台がエントリー。FIAのドライバーカテゴライズでシルバー以下しか参戦できなかったが、事故はありつつも、随所でエキサイティングなバトルも見られた。来季はここからさらにエントリー数が多くなると囁かれている。TCRJの2年目は飛躍の年になりそうだ。

2019年TCRJサタデーシリーズランキング

オーバーオール（Top3）

Pos.	No.	Driver	Pts.
1	18	M.ホーソン	88
2	21	篠原拓朗	82
3	5	金丸ユウ	75

ジェントルマン（Top3）

Pos.	No.	Driver	Pts.
1	72	YUKE TANIGUCHI	111
2	19	HIROBON	104
3	33	前嶋秀司	98

2019年TCRJサンデーシリーズランキング

オーバーオール（Top3）

Pos.	No.	Driver	Pts.
1	25	松本武士	89
2	5	金丸ユウ	77
3	33	前嶋秀司	75

ジェントルマン（Top3）

Pos.	No.	Driver	Pts.
1	33	前嶋秀司	114
2	19	HIROBON	102
3	62	塩谷烈州	63

DTM

HWAとのコラボレーションは1年で終了

アストンマーティンRモータースポーツのDTM活動支援を継続

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）



アストンマーティンのアンディ・パーマーCEOは、Rモータースポーツのプログラムを継続してサポートしていくことを表明。さらに「日本のスーパーGTやアジア等、Class1レギュレーションで争われるレースへのプランについても支援していきたい」と話している。

2019年からDTMにアストンマーティン・ヴァンテージDTMで参戦しているRモータースポーツが10月24日、シリーズ参戦に向けて協力関係にあったHWA AGとのパートナーシップを解消すると発表した。

メルセデスが18年限りでDTMでの活動を終了したことで、19年に向けてはその活動を担っていたHWA AGが、Rモータースポーツのレース活動を行なうAFレーシングAGとパートナーシップを締結。ヴァンテージDTMにはメルセデスAMGの技術が投入されている。今季でこの関係が解消されることとなったが、アストンマーティンは引き続きRモータースポーツが走らせるClass 1レギュレーションでのDTM活動をサポートするほか、来季以降の詳細については、Rモータースポーツから今後発表されるとしている。

「DTMへのコミットメントに対して、HWAとのさらなる協力へのコンセンサスを確立できなかったため、シリーズでの提携を終了することが唯一の選択肢となってしまった」と語るのは、Rモータースポーツのフロリアン・カメルガー代表。「HWAとのコラボは終了したが、DTMへの関与は継続する予定だ。アストンマーティンと連携して今後に向けて方針転換をしていきたい」。

DAKAR

世界王者の次の“ステージ”が正式発表に

アロンソ、トヨタとともにダカールラリー参戦へ

Text：autosport web



ダカールラリー参戦が正式発表されたアロンソ。アロンソたちが2020年1月にドライブするダカール仕様のトヨタ・ハイラックス（下）は、19年にダカールを制覇したマシンをベースに改良が進められたモデル。4輪独立サスペンションを備えた4輪駆動車で、5ℓ NAV8エンジンをフロントミッドシップに搭載する。



TOYOTA GAZOO Racingは10月24日、2020年のダカールラリーに向けた参戦体制発表会をスペインで開催。元F1世界王者で、ル・マン24時間を2年連続で制し18/19年シーズンのWEC世界王者に輝いたフェルナンド・アロンソがダカールラリーに初挑戦することを正式発表した。

今年のル・マン24時間で優勝しWECのタイトルを獲得したアロンソは、同大会限りでトヨタのWECプログラムからは離脱。TOYOTA GAZOO Racingの一員には留まっているものの、20年以降の活動については具体的な発表はなかった。

しかし、トヨタとアロンソは8月20日、20年のダカールラリーに挑戦するべくプログラムを開始。テストプログラムや南アフリカを舞台にした『リヒテンバーグ400』、ラリー・モロッコなどにトヨタ・ハイラックスで挑戦し、ラリーレイドの経験値を高めてきた。

トヨタはアロンソのダカール挑戦を「レーシングドライバーとしての能力をさらに高めるため、さまざまなカテゴリーに挑戦しており、このダカール挑戦もその一環」と表現している。

また、アロンソのコドライバー／ナビゲーターはダカールラリーの二輪部門を5度制してきたマルク・コマが務める予定。ふたりはすでにラリー・モロッコなどでコンビを組んでいる。

なお、20年のダカールラリーはこれまでの南米開催から一転、新天地の中東サウジアラビアを舞台に20年1月5～17日の日程で開催。2度のF1世界王者は、ダカールウイナーのナッサー・アル-アティヤや、ジニール・ドゥビリエ、11年のラリー・モロッコ覇者のベルンハルト・テン・ブリンクとともにダカールへ挑む。

FIA F3初挑戦の名取鉄平が痛感した日欧ドライビングの相違点

正解は「あり得ないブレーキバランス」

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata） Photo：FIA F3

――今年初めて海外のレースに挑戦して、最初は苦労の連続でした。覚悟はしていましたか。

名取鉄平：クルマもタイヤも環境も、全部初体験でしたから苦しむだろうとは思っていました。でも、そうした苦しい時間が予想以上に、長引いてしまい……。（第６戦の）スパぐらいから、ようやく自分の思うような走りやレースができるようになりました。

――海外で一番苦労したことは？

名取：タイヤマネジメントですね。日本のタイヤは性能が良すぎるんだと、つくづく痛感しました。去年のFIA-F4は予選の30分間ずっとアタックし続けられる。でもFIA F3のピレリタイヤは、１周したら終わってしまう。ピレリは“前の前の周”からしっかり組み立てていく必要があるんです。レースでも後半に勝負をかけるんだったら、序盤からそれを考えた走りをする必要がある。ただ、そうしたタイヤの使い方は（第５戦の）ハンガリーで「見えて」、次のスパで確認できました。

――ハンガリーで「見えた」？

名取：はい。「見えた」きっかけは、ブレーキバランスですね。レース前半にすぐ前を走っていたチームメイトが、さかんにフロントタイヤをロックアップさせていたんです。「これは明らかにタイヤに悪いよな」と思って僕は彼と違う方向、どんどんリヤ寄りに振っていったんです。そうしたらレース後半、彼が一気に速くなった。「なぜだろう？」とあとでデータを見せてもらって、それでようやく分かりました。こちらのクルマとタイヤでは、白煙を上げるほど前寄りにするのが正解だったんです。前寄りにすると、コーナーの進入でフロントに荷重をかけようと意識しなくても、自然とフロントに荷重が乗る。それに対して、リヤ寄りの僕のセッティングだと彼よりもフロントに荷重がかかりづらい。曲がらないから、どんどんステアリングをこじってしまい、余計にタイヤがダメになる。立ち上がりでも荷重が後ろにのっているから、リヤタイヤにも厳しい。タイヤにとって悪循環を招くブレーキバランスだったんです。

――リヤ寄りにしたほうがコーナー進入ではスタビリティが上がります。

名取：そうなんです。ただ、その凝り固まったイメージから、なかなか抜け出せなかったのが苦戦した理由です。ハンガロリングのような低速コースは、とくに思い切って前寄りにしないと曲がってくれない。あのコースレイアウトだからこそ余計に分かりやすかったのでしょうね。

――そのセッティングは低速コース限定ですか。

名取：スパもそうしました。

――本当ですか？

名取：はい。モンツァだって思いっ切り前寄りでしたよ（笑）。

――それでよく走れますね!?

名取：とにかくクルマとタイヤにとって、最適なブレーキバランスが“目いっぱい前寄り”なので、それに自分が合わせるべきなんです。僕はモンツァを走ったことがなかったのですが、その前寄りセットで走ったら最初のプラクティスでいきなり５番手につけられましたから。ヨーロッパでは「日本の常識」が通用しないことを思い知りました。

――ブレーキングには自信がある？

名取：日本でも、ツインリンクもてぎは好きでしたね（笑）。モンツァでも、チームメイトに比べてブレーキングは全然奥までいけています。

――それでもリヤの不安定さは気にならないのでしょうか？

名取：大丈夫です。しっかり、コントロールできている感じです。そう言えば、もてぎも同じような感覚で走れていました。ブレーキングでフロントが沈みますよね。そこからブレーキを徐々にリリースして、フロント荷重を抜きながらターンインしていくタイミングが、僕は他の人より詳細に把握できるみたいです。ブレーキを踏んで、ずっと残して残して「いまだ！」とステアリングを切り始めるタイミングがどんぴしゃで合う。初めて走るモンツァなのに、セクター１で全体ベストだったのはそれが理由だと思います。

パラボリカの“名取ライン”

――ほかに日本とヨーロッパの違いに驚いたことはありますか？

名取：日本では前を走るクルマから、半車身分くらい離れて走ってダウンフォースが抜けないようにしますが、こちらでは関係ないですね（笑）。とにかく寄せていく。いけるだけいって、コーナー出口でいかにまっすぐに立ち上がれるか。そういう走り方がタイヤにもクルマにも、コースレイアウトにも合っているみたいです。

――たしかに欧州のドライバーは、とにかく真後ろについて攻撃を仕掛けます。ダウンフォースが抜けようがおかまいなしですね。

名取：そうです、そうです。立ち上がりでいかにトラクションをかけられるかが勝負になるので。じつは僕、モンツァの最終コーナー、パラボリカもＶ字のライン取りで走りました。

――パラボリカをＶ字で？

名取：はい。他のドライバーはアウトから入って、大きなＲを描きながらアウトに膨らんでいくんですけど、僕はインにまっすぐ切り込んで、中でクルッと向きを変えて、そこからまっすぐ立ち上がる。トラクションを重視したらそのほうが良くて、直線スピードも302km/hまで伸びた。そのぶんタイヤへの負担は大きいんですけど、トラクションが全然違う。直線でスピードが乗るので、１コーナーまでに何台も追い抜くことができました。（前のクルマに）追突しそうになったくらい、ほかとはラインが違いましたね（笑）。

――それはデータを見て気づいたのですか？

名取：いえ、実際に走って「これがいい」とレース中に気づいたんです。他のドライバーと接近戦になるなかで、いかにダウンフォースを活かすかを考えた結果そうなりました。単独のときは普通のライン。レースで抜くときに効くのがＶ字です。

――たしかにスパ以降は見ていて楽しそうでした。

名取：それ以前も楽しかったんですけど、不安が50％でした。でも、いまならアタックすればタイムが出るのが分かる。だから楽しいですよ。来年のことはまだ決まっていませんが、今年の経験を活かしてもう１年、ヨーロッパで勝負したい。もちろん僕も自分自身の足りないところは自覚しているので、単なるリザルトだけでなく伸びしろを評価してもらえるとうれしいです。

FIA F3



昨年FIA-F4選手権で、角田裕毅に次ぐランキング２位を獲得すると、今季はFIA F3選手権に参戦。入賞は第６戦ベルギーレース２での８位のみとなったが、尻上がりに調子を上げていったことはたしかだ。

NASCARトラックシリーズ プレーオフ第2ラウンド第2戦

HREは痛恨のリタイアも タイトル獲得の権利を残す

Text：auto sport　Photo：HRE

米NASCARトラックシリーズはプレーオフ第2ラウンド第2戦（第21戦／全23戦）マーティンスビルの決勝が現地時間10月26日に行なわれ、服部茂章オーナー率いるHRE（Hattori Racing Enterprises）の16号車オースティン・ヒルは、決勝最終ステージでのマルチクラッシュに巻き込まれ、痛恨のリタイアとなった。

土曜午前中の予選は17番手と中団に沈み、決勝第1ステージも14番手とポジションアップは小幅に留まっていたが、第2ステージ中のイエローでのステイアウト作戦がはまり、リスタートは3番手からに。その後も好調で、3番手で第2ステージを終えた。

第3ステージがスタートすると、116周目にイエローが発生。オースティンは4番手でリスタートしたが、目の前の2台が接触し、逃げ場のないまま巻き込まれる形に。チームはクルマの修復を試み、赤旗後にレースに復帰したが、クルマのダメージが大きく、無念のリタイアを余儀なくされた。決勝の最終順位は26位。プレーオフランキングは戦前の3番手から4番手にダウンした。

ただ、最終ラウンド（＝最終戦）進出の権利（4枠）をかけて争っている6人のプレーオフドライバーのなかから優勝者が出なかったため、マーティンスビルを終えた段階でも最終ラウンド進出を確定させたドライバーはゼロ。第2ラウンド最終戦フェニックスで引き続き6人がその4枠を争うことになった。フェニックスで優勝すれば自動的に最終ラウンド進出。ここで優勝できなくても、プレーオフランキング3位以上で最終ラウンド進出となる。


服部オーナーはスタート前、オースティン（写真は前戦）に「かなり荒れる可能性があるので、冷静に最後まで走り切ればいい結果が出るはず」と話していたが、タフな結果に。ただ、ツキも残っている。

マーティンスビル・スピードウェイは1周0.526マイル（846m）のショートオーバル。路面のアウト側はアスファルト、ターンのイン側のみコンクリートという複合路面で、セッティングは非常に難しい。そんななかでもトップを争うことができていたが、避けようのない多重クラッシュに巻き込まれてしまった。

谷口信輝が第6戦からの“オールウェイ”で決めた

ミッション不調も走りでカバー 圧巻の2年連続タイトル獲得!



S.Hattori

2019年のTOYOTA GAZOO Racing 86／BRZレースは最終戦岡山を前に、プロフェッショナルシリーズでは谷口信輝を筆頭とする4人に王座獲得の権利が残されていた。雨の練習走行では、その候補のひとり、阪口良平が絶好調。谷口の前に立ちはだかっていたが、予選も路面は濡れたまま。序盤は阪口がトップに着けるも、内圧調整の間に路面がわずかながら乾いたこともあり、その間に先行するドライバーが続出。そのひとりが谷口で、ポールポジションを獲得した。「最も望んでいないコンディションでPPの1点を加えられたのも大きいけど、チャンピオン争いしているほかのドライバーにメンタル的なダメージを与えられた（のも大きい）と思います」と谷口。一方、絶好調だった阪口は、タイトルの権利を残している4人のうちのひとりである堤優威に続く6番手に。同じく近藤翼は13番手と、絶望的なグリッドからのスタートになってしまった。

決勝のヒート1はほぼドライに転じ、谷口に有利な状況となっていた。「無難なスタートをした」という谷口は、予選2番手の蒲生尚弥に並びかけられるも、強烈なガードで逆転を許さない。そして、そこからは完全にひとり舞台となった。3周目には阪口が2番手に浮上するが、「タイヤとブレーキを温存しつつ、後ろとの間隔を保って走った」と谷口。だが、6周目のモスSでアクシデントが発生し、SCが導入されて、その差はリセット。このSC中にはホームストレートでも接触があり、赤旗中断となった。再開後もSCスタートで、最後は2周の超スプリント勝負に。だが、谷口は先頭をキープし、トップチェッカー。阪口、堤が続いてゴールした。ここで10ポイントを獲得した谷口は、数字上は王座決定となったが、特別規則により、ヒート2を完走しなければポイントは与えられない。しかも、この時点で谷口のトランスミッションは不調をきたしていた。

完全にドライコンディションとなった日曜日の決勝ヒート2は、谷口と阪口の競り合いがいきなり勃発。これを回避すべく、谷口は「ダブルヘアピンなど抜かれないところはゆっくり走って」、阪口を後続の堤、市森友明に飲み込ませようとする作戦を採るが、これは不発。そこで作戦を切り替え、阪口を自ら封じ込むことに。終始、コンマ差で競り合いながら、辛くも谷口が逃げ切り、第6戦からの3連勝で2年連続通算4度目のチャンピオンを決めた。

「バトルには少しゆとりがありました。ミッションは4速がずっとガリガリいっていて、たまに入らないこともあったから、その意味では最終ラップまで余裕はなかったです。だからこそうれしいし、感無量です！」と谷口。シリーズランキング2位は阪口、3位は堤となった。

クラブマンシリーズのエキスパートクラスの予選は、タイトルを争うふたり、水野大が17番手、橋本洋平

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）／auto sport　Photo：服部眞哉（Shinya Hattori）／益田和久（Kazuhisa Masuda）

が21番手に沈む波乱のスタート。ふたりともノーポイントに終われば、1・5ポイント差でリードする橋本の逃げ切りとなる。PPは、今季初参戦の石塚弘晃が獲得。だが、その石塚はヒート1の1周目に2番手スタートの鶴賀義幸にかわされ、6周目には大島和也の先行も許して3番手に後退。トップに立った後の鶴賀に敵はおらず、そのまま逃げ切ってヒート1を制した。

タイトル争いも早々に決着。水野がヒート1で1周を走り切ることなく、ミッショントラブルでリタイアしたからだ。これに対し、橋本は7位。ヒート2で橋本は4位にまで順位を上げ、初のタイトルを獲得した。「ホッとしました。バトル慣れすることができたし、浮き沈みも少なくなった、すごく勉強になった1年でした」。

ヒート1を制した鶴賀は、ヒート2ではより強い勝ち方を披露。途中のSC導入も、リスタートを完璧に決めて後続を寄せつけず、ラスト2戦を連勝で飾った。「クルマもセッティングもすごく良かったです。シリーズ序盤のつまずきがなければ、と、いまはちょっと悔しさもあります」と鶴賀。ヒート2の2位は大島、3位は宗藤昌太郎。石塚は6位。

オープンクラスはランキングトップの安藤正明が予選6番手に着けるなか、今季初参戦の山崎竜生がPPを獲得。第4戦でデビューウインを果たしている窪口綾が2番手。ヒート1では山崎が独走Vを決め、5番手スタートの樋口千樹が続いてゴールした。安藤は6位。逆転の権利を唯一残す志賀俊方は9位で、ヒート2でもこの位置関係が保たれれば、安藤の王座が決まる。

まずはヒート2のトップ争い。スタートを決めて山崎が先頭で1コーナーに飛び込むが、樋口が少しも離れない。そして、バックストレートで1周目のうちに樋口がトップに立った。その後、山崎が食らいついていくも、樋口は少しも隙を見せず、コンマ8秒差での逃げ切りを決めた。

「以前にもこういうレースをしたことがあるので、そのときの経験を活かせました。北海道から来て、いい思い出ができました」と初優勝を喜んでいた。

一方、一時3番手に上がっていた安藤だったが、バックマーカーが現れたのが黄旗振動区間。やむなくブレーキを踏んだところで抜いていった車両には、そろってレース後にペナルティが。安藤が6位から3位に繰り上がり、初の王座を決めた。「今日はガンガン行けました。まだ、少しも実感は湧いていません」と安藤は話していた。



S.Hattori

シリーズ2位の阪口と同3位の堤（左）。阪口はSUGOでポール・トゥ・ウインを決め、一気にタイトルコンテンダーに浮上したが、APや夏の富士でのポイント取りこぼしが痛かった。若手注目株の堤は安定して上位で戦いながらも、今季は未勝利に終わった。(as)



K.Masuda



K.Masuda

日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員も務めている、モータージャーナリストの橋本がたしかな腕を披露。開幕戦不参加ながらも、富士での2戦とAPの3勝で見事に戴冠。(as)

安藤は第2戦富士、第3戦SUGOと連勝。第6戦十勝には不参加だったが、第7戦もてぎ（優勝）、最終戦岡山と、ラスト2戦を大量ポイントでしっかりまとめた。(as)



S.Hattori

2019 TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race Point Standings

☆＝ポールポジション　◎＝ファステストラップ（2ヒート制の場合 ◎1＝第1ヒート、◎2＝第2ヒート、◇＝両方）　―＝不参加

Professional Series (top 3)

全戦ポイント有効

Pos.	No.	ドライバー	第1戦 鈴鹿	第2戦 富士	第3戦 SUGO	第4戦 AP	第5戦 富士	第6戦 十勝	第7戦 もてぎ	第8戦 岡山	合計ポイント
1	1	谷口 信輝	9	10.5	22.5	4	―	32 ☆◎1	21 ☆	31 ☆	130
2	90	阪口 良平	3	12	32 ☆◎1	0.5	4	11.5	15	22.5	100.5
3	7	堤　優威	12	19 ◎1	3.5	16	12	12	0	18	92.5

Clubman Series - Expert Class (top 3)

全戦ポイント有効

Pos.	No.	ドライバー	第1戦 鈴鹿	第2戦 富士	第3戦 SUGO	第4戦 AP	第5戦 富士	第6戦 十勝	第7戦 もてぎ	第8戦 岡山	合計ポイント
1	84	橋本 洋平	―	30	17	31 ☆	20	15	12	12	137
2	305	水野　大	21 ☆	20	22.5	0	13 ◎	32 ☆◎2	15	0	123.5
3	56	鶴賀 義幸	12	7	6 ◎1	14	8	22.5	21 ☆	30	120.5

Clubman Series - Open Class (top 3)

全戦ポイント有効

Pos.	No.	ドライバー	第1戦 鈴鹿	第2戦 富士	第3戦 SUGO	第4戦 AP	第5戦 富士	第6戦 十勝	第7戦 もてぎ	第8戦 岡山	合計ポイント
1	758	安藤 正明	2 ◎	31 ◎1	33 ☆◇	7 ◎2	10	―	22 ☆◎	15	120
2	40	志賀 俊方	15	11.5 ☆	19.5	―	16 ◎	24.5 ◇	6	9	101.5
3	12	今井 清則	2	1.5	0	21 ◎1	21 ☆	31 ☆	0	0	76.5

F3 PADDOCK CLUB Vol.3

New Generation

幾多のトップドライバーを輩出してきた全日本F3選手権
来季からは『全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権』へ

41年の歴史と新たな船出

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）
／日本フォーミュラスリー協会
（Japanese Formula 3 Association）





「ブノワ・トレルイエがいたころ（2000年代初頭）、ブノワが全日本F3を経てフォーミュラ・ニッポンに上がり、その後のキャリアの可能性を広げていった様子を見た外国人ドライバーが全日本F3に注目して参戦してきた時期がありました。いま、それと同じことが起きているように感じます」と話すのは田口朋典日本F3協会事務局長だ。

「なおかつ、いまヨーロッパでF2をやろうとすると2億円以上の資金がかかってしまいます。これをサポートなしで払えるような財力を持った人はヨーロッパにもそれほどいない。そうすると資金力のないドライバーは行くところがないわけです。そのため『日本に行けばメーカー系ドライバーになれるかもしれない』という可能性を見出す外国人はこれからもっと増えるのではないか、それが自然な流れになるのではないかと思うんです」

T.Moriyama


JF3A

9月29日、岡山国際サーキットで開催された今季のシリーズ第8大会第20戦をもって、1979年に始まり、今年で41年目のシーズンを迎えた「全日本F3選手権」はその歴史に幕を閉じた。全日本F3選手権が今年で終わることになったのは国際自動車連盟（FIA）が2020年以降はF3をふたつのクラスに分割、アッパークラスを国際選手権の「FIA・F3」、ロワークラスを各国選手権の「フォーミュラ・リージョナル（FR）」として運営すると決めたからだ。

こうしたFIAの方針変更を受けて動き出したのが日本F3協会だった。FIAの方針に従えば、FRへ移行するところだが、ここで議論が始まった。というのもFRはパワーウエイトレシオこそ旧F3とあまり変わらないものの、日本F3協会がすでにアジアやヨーロッパで走り始めているFRから得られたデータと旧F3のデータを比較分析したところ、サーキット1周のラップタイムでは岡山国際サーキットのようなコースなら3秒前後、鈴鹿サーキットのようなコースなら5秒前後は旧F3より遅くなりそうだという結論に達したからだ。

FRが旧F3に比べてラップタイムが遅い理由は、その車重と重心高にある。FRは最新の安全基準に基づきHALOを装備しているが、コストを考慮して重いスチール製となっており、モノコック全体が重く、重心も高い。またターボ過給エンジン装備を想定しているため、最低車重も重く設定されている。この結果、FRはストレートでは速いが、コーナーでは動きが鈍いという特性を持つフォーミュラカーとなっていたのである。

この先、スーパーフォーミュラ（SF）やスーパーGTで活躍できる若い選手を育てなければならない協会とし

JF3A

JF3A

ては、FIAの方針であるとはいえ、果たしてこうした特性の車両でレースを運営することが良いことなのかどうかについて議論が重ねられた。

一方、FIAのお膝元であるヨーロッパでも似たような議論が起き、FRからFIA・F3というステップアップ経路を受け入れられない人々が、旧F3規格のままレースを続けようと、スペインのプロモーターであるGTスポーツが運営する「ユーロ・フォーミュラ・オープン（EFO）」へ流入するという現象が起きた。

今シーズン、全日本F3選手権のシリーズチャンピオンとなったサッシャ・フェネストラズも、新しいFIAの方針を受け入れなかったひとりである。昨年まで旧F3でヨーロッパ選手権を戦っていた彼は「FIA・F3へ行くにはお金がかかりすぎた。かといってFRではステップダウンになるのでイヤだった」と悩んだ結果、旧F3規格でレースが行なわれていた今シーズンの全日本F3へ参戦することを選んだのである。

ヨーロッパにはEFOもあったが、日本のF3ならメーカー系のドライバーに起用されて、SFやGT500へステップアップできる可能性がある点が魅力的だったという。彼を連れてきたドイツのレーシングチームであるモトパークも、チームとしてフェネストラズと同様の判断を下し、B・MAXとの提携関係を結んで日本のレース界へ参戦した。冒頭、田口事務局長が語った流れのひとつである。

ふたつの選択肢

こうしたヨーロッパの流れも考慮しながら日本F3協会は議論を進め、EFOと同じように、基本的には旧F3規定を受け継いだ車両でのレースを来年以降も開催し続けることを決めた。ただし、2019年で現行F3マシンのホモロゲーションが切れることも踏まえ、より安全性の高い車両へとアップデートするべく、ダラーラが旧F3規格を基盤に新しく開発したダラーラ320を使用することとした。

イタリアでダラーラ320のシェイクダウンテストを担当したダニエル・ティクトゥムは、旧F3との差を「Similar（同じ）だ」と表現した。つまり、ダラーラ320は協会が望んだ「旧F3と同等の走行性能」を維持したマシンに仕上がったのである。ティ


JF3A

惜しくも、今季のタイトルを逃した宮田莉朋だが、全日本F3選手権としての最後のレースになった岡山ラウンドでは強さを発揮。第20戦のレースではファステストも記録し、2レースともポール・トゥ・ウインで締めくくった。

クトゥムは「ダウンフォースは（320のほうが）出ているようだ」と言っており、320はむしろ旧F3よりも〝フォーミュラカーらしい〟クルマになっているのかもしれない。

日本F3協会はこのダラーラ320を導入し、来年からはFIAの方針からは外れた形で「全日本スーパーフォーミュラ・ライツ（SFL）選手権」を開催することを公式に発表した。

SFL開催が決定した一方、日本ではFIAの規定を受け入れて、FRのシリーズも来年から始まることが正式に発表された。こちらは童夢が新たに開発した童夢F111／3を用いて、FIAのFR規定で開催されるシリーズ戦である。一見すると、これまでの全日本F3選手権が、全日本SFL選手権とFRシリーズに分裂した形に見えなくもない。実際、岡山の現場でも「同じようなフォーミュラのカテゴリーが並び立って、参加者をお互いに奪い合うことになるのではないか」と危惧する声も聞こえた。

しかし田口事務局長は「我々はそうは思っていません」と言う。

「FIA・F4で練習して、そこから上へ、というときにFRを選ぶならそれもいい。ただ、SFに乗りたい、GT500に乗りたいというならばSFLを選ぶことになるのではないかと思っています。SFLとFRでは得られるものが違うと考えていますので、選択肢が増えただけで、すべてはユーザーがどう判断するか、だと思います」

JF3A



JF3A



JF3A

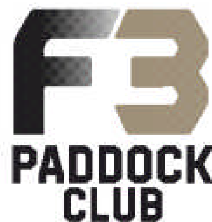
今季のタイトル争いはサッシャ・フェネストラズと、宮田莉朋の争いになったが、ランキング3位以下のドライバーたちも活躍が際立った。3位にはB-MAXから今季初挑戦となったエナム・アーメドがつけ、フェネストラズに続いて外国人勢の強さを発揮。4位には戸田レーシングの大湯都史樹、5位には今季復活した小高一斗がランクイン。来季からは「全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権」として新シリーズがスタートする。新たなドラマに名を刻むのは誰になるのか。

新しいカタチへ

いま、FIAの方針を受けてヨーロッパで整備されているフォーミュラカテゴリーのヒエラルキーと来年以降、日本のモータースポーツ界で築かれようとしているヒエラルキーを比較してみると興味深いことが分かる。

ヨーロッパではF1を頂点にF2、インターナショナルF3（FIA・F3）、FR、F4とカテゴリーが積み重なるが、このFIA・F3に競合する形でEFOが位置することになる。このふたつのカテゴリーではユーザーの取り合いが起きる可能性がある。

一方日本では、国内に限ればSF、SFL、FR、F4となる。ちょうどSFLがFIA・F3のポジションを担うことになり、どちらかといえば、FIA・F3とEFOが競合するヨーロッパよりも明快な構造だと言える。



問題は、来季、SFLにどれだけのエントリーがあるかだ。9月の取材時点ではまだエントリーは始まっておらず、確定していることはないとしながら、田口事務局長は「少なくとも今年と同じ程度の台数は集まるだろうとみている」とした。

今季、フェネストラズをシリーズチャンピオンにつけたB・MAXは「確定はしていないが今年と同じかそれ以上の台数をSFL最初のシーズンに送り込みたい」との意向を明かした。海外からはSFL参戦に向けて打診してきたドライバーも多数いるという。

では全日本F3のトップチームとして世界にもその名をとどろかせているトムスはどうか。FRについても検討していたようだが、最終的には「ダラーラ320を導入予定」だという。

「お客様次第。FIAはなぜこんなに素晴らしいカテゴリーをやめてしまうんだろう」と言う戸田レーシングは、9月末にEFOにスポット参戦し大湯都史樹を優勝させるなど、旧F3規格でのレースに意欲を持っていることは間違いない。

一方、自前のエンジンで活動してきたスリーボンドレーシングは10月に入って「1999年から活動してきた全日本F3選手権での活動に〝いったん区切り〟をつける」と発表。SFLにはエントリーしないことを表明したが、同チームが今年使用した車両は、何らかの形でSFLに転用されるらしいとのウワサも聞こえだした。

2020年、国内フォーミュラレース界はSFLの誕生とともに新しい構造へ進化する。この進化は国内にとどまらず、ヨーロッパも含めた世界のレース界に影響をおよぼすことになるかもしれない。

「レッドブルがSFに来るなど、SFの認知度が世界的に高まっているのは事実で、それにともなってSFLの価値も認められていくと思います」と田口事務局長は結んだ。

2019 POINT STANDING

Pos	Driver	Team	Point
1	サッシャ・フェネストラズ	B-Max Racing with motopark	162
2	宮田 莉朋	カローラ中京 Kuo TEAM TOM'S	142
3	エナム・アーメド	B-Max Racing with motopark	63
4	大湯 都史樹	TODA RACING	60
5	小高 一斗	カローラ中京 Kuo TEAM TOM'S	48
6	大津 弘樹	THREEBOND RACING	36
7	片山 義章	OIRC team YTB	34
8	阪口 晴南	カローラ中京 Kuo TEAM TOM'S	20
9	シャルル・ミレッシ	OIRC team YTB	13
10	河野 駿佑	RS FINE	10
11	ハリソン・ニューウェイ	B-Max Racing with motopark	5
12	笹原 右京	B-Max Racing with motopark	3

Porsche Carrera Cup Japan 2019

壮士凌雲を胸に熱きバトル

開催19年目のシーズンとなったポルシェカレラカップジャパンは例年以上のハイレベルな戦いが展開され、ついにチャンピオンが決定した。



PCCJ2019年シリーズチャンピオンの笹原右京（右）とジェントルマンクラスチャンピオンの山口智英。

日本国内のワンメイクレースで、もっとも長く継続開催されているポルシェカレラカップジャパン（ＰＣＣＪ）。今シーズンは、ＰＣＣＪジュニアプログラムドライバーに抜擢された笹原右京、参戦3年目の上村優太、ＦＩＡ・Ｆ４で活躍してきた大滝拓也、２０１３・14年のＰＣＣＪ王者で5年振りの参戦となった小河諒と、４人の若手ドライバーが参戦。これがベテランドライバーの刺激にもなり、例年以上にシーズンを通じて激しいバトルが繰り広げられ、各サーキットではコースレコードも更新された。

とくに笹原と上村のランキングトップ争いは熾烈で、第１・２戦の岡山で両者ともに1勝をマークすると、第３・４戦の富士では上村が、第５・６戦の鈴鹿では笹原が、ともにポール・トゥ・ウインで2連勝を飾る。そして第７・８戦、第９・10戦の富士4連戦で3勝を挙げた笹原が、参戦初年度ながら最終戦を前にシリーズチャンピオン獲得を決めた。まさに、ライバルと競い合うことでドライバーのスキルはアップしており、ハイレベルな戦いがシーズンを通じて展開された。

年々レベルアップしているジェントルマンクラスは、実力伯仲の戦いの連続で5人もの優勝者が誕生した。チャンピオン争いは、山口智英、内山清士、ＩＫＡＲＩの３人が僅差で競っていた。だが、台風の影響で最終戦が中止となったため、２度の優勝に加えて着実に上位でフィニッシュし、ポイントを積み重ねた参戦2年目の山口がジェントルマンクラス王者戴冠となった。

2019 PCCJ DRIVERS VOICE

OVERALL

9 武井真司 BINGO RACING　5th 112pts.

今シーズンも全戦完走を果たせ、ランキングも若手に次ぐポジションを獲れて良かったです。チームチャンピオンを獲得でき、スタッフに感謝しています。



78 大滝拓也 SKY RACING　4th 127pts.

シーズン序盤は順調に戦えていたと思うのですが、中盤以降は歯車がうまく噛み合わずうまくいきませんでした。でも得られることは多い１年でした。



60 小河 諒 BINGO RACING　3rd 143pts.

５年振りのPCCJ参戦でしたが、笹原選手、上村選手など速いドライバーとの戦いを通じて自分なりに得られたことはとても多かったと思います。



31 上村優太 PORSCHE CENTER OKAZAKI　2nd 154pts.

若手ドライバーの参戦も増え、厳しい戦いが続きましたが自分のスキルアップのための色々な勉強ができたと思います。本当に充実したシーズンでした。



SERIES CHAMPION

19 笹原右京 PORSCHE JAPAN　1st 176pts.

ベテラン選手も多く、レベルの高い戦いのなかでチャンピオンを獲得することができてとてもうれしいです。PCCJで学んだことは、これからのレース人生に役立つことが多いと思っています。あとは、ポルシェジュニアドライバーのオーディション合格を目指して頑張ります。



30 永井宏明 PORSCHE CENTER OKAZAKI　17th 13pts.

最終戦が中止になり、富士大会の２戦のみの出場でした。チームは着実に力を着けてきているので、来年こそはチームチャンピオン獲得を狙います。

34 内田優大 Team KRM　12th 44.5pts.

今年は苦労の多いシーズンでしたが、ポルシェにも慣れてきて乗りこなせるようになってきたと思います。でも、まだまだ勉強することは多いですね。

7 星野 敏 D'station Racing　8th 62pts.

結果的に表彰台獲得は１回だけと、反省する点が多いシーズンになりました。でも、若手ドライバーと戦える手応えは感じたので、来年も頑張ります。

GENTLEMAN CLASS

4 今田信宏 ZERO RACING　5th 106pts.

シーズンを通じて上位を目指していく難しさを痛感した１年でした。そこから学んだこと、反省点などを活かして、来年は安定した成績を残したいと思います。



77 浜崎大 GR-Racing　4th 113pts.

今年はシーズン後半が上向き調子で、いい感じを得ることができました。この調子を、来年にうまく繋げていけることができればと思っています。



98 IKARI Bionic Jack Racing　3rd 140pts.

シーズンを通じてチャンピオン争いができ、改めて色々なことを学べました。でも、悔しさが残るシーズンだったので、来年こそ王者獲得ですね。



25 内山清士 NK Racing　2nd 140.5pts.

６月の富士大会でミスをしたのが、すべてだったと思います。チャンピオン獲得は、安定した成績を残さないとダメだということを改めて感じました。



CHAMPION

11 山口智英 D'station Racing　1st 150pts.

今年は開幕戦の優勝から始まり、コンスタントにいいポジションでゴールすることができチャンピオンを獲得できました。練習走行やデータ分析など、自分なりに勉強した結果が出たのかなと思っています。最終戦の鈴鹿が中止になり、勝って決められなかったのが残念です。



21 高田匠 GR-Racing　9th 63.5pts.

練習不足が否めないシーズンでした。今年も昨年と同じような成績に終わりましたが、走り続けることで自分なりの楽しさを見つけられました。



3 TAKASHI HATA Team KRM　8th 75pts.

今年は、自分が満足するシーズンにはなりませんでした。この悔しさは来シーズンに晴らしたいと思いますので、期待していてください。



88 Tiger Wu Team KRM　7th 81pts.

台湾からPCCJにフル参戦し、表彰台も獲得することができ本当に楽しくて充実した１年でした。来年も皆さんと一緒にレースをしたいと思っています。



32 永井秀貴 PORSCHE CENTER OKAZAKI　6th 90pts.

第２戦でPCCJ初優勝を成し遂げ、第３戦でも優勝と連勝を飾ることができ、とてもうれしかったです。チームスタッフに本当に感謝しています。



47 TAD JUN JUN TEAM RIGHT WAY　15th 19pts.

今年はシーズン途中からの参戦ということもあり、気持ちが先行してしまったのかミスが多かったと反省しています。来年は全戦完走を目指します。



36 SKY Chen Team KRM　13th 33pts.

勉強不足で、皆さんにまだまだ追いつかないので、来年はもっと練習して頑張ります。それで楽しくレースを戦えればと思っています。



51 春山次男 BINGO RACING　12th 34pts.

チームオーナーの武井選手からいろいろとアドバイスを頂き、自分としては少しずつですが成長を感じられた１年でした。経験を積み重ね、来年も頑張ります。



23 滝澤智幸 911Service　11th 39.5pts.

今年は富士大会からの参戦になり、マシンセッティングも決めきることができませんでした。来年は今年のデータをうまく使い挽回したいと思います。



15 神取彦一郎 911Service　10th 59.5pts.

練習時間がなかったわりには、乗れていたのではないかと自分では思っています。今後は、少しでも練習時間を作れればと思っています。





2013年、2014年にPCCJ２連覇を達成し、５年ぶりのフル参戦となった小河諒。得意とする富士で開催された第８戦で、上村、笹原とのバトルを制して優勝を成し遂げ、ランキングは３位に。



PCCJ参戦３年目となった上村は、ポルシェセンター岡崎から参戦。シーズン前半に速さを見せつけて３勝を上げるも、中盤戦から波に乗ることができず３年連続のランキング２位となった。



王者戴冠をメカニックと喜ぶ笹原は、11月にポルトガルで開催されるポルシェのジュニアドライバーオーディションに参加する。合格すればポルシェワークスドライバーに一歩近づくことになる。



国内外のカートレース、フォーミュラカーレースで活躍してきた笹原は、今年のPCCJジュニアプログラムドライバーとして参戦し６勝をマーク。目標の参戦初年度チャンピオンを獲得した。

チームランキングトップ３

Pos	Team	Pts
1	BINGO RACING	255
2	PORSCHE CENTER OKAZAKI	201
3	D'station Racing	137

※全戦終了時点



オーバーオールポイントランキングトップ６

Pos	No.	Driver	Pts
1	19	笹原右京	176
2	31	上村優太	154
3	60	小河諒	143
4	78	大滝拓也	127
5	9	武井真司	112
6	11	山口智英	69

※全戦終了時点

ジェントルマンクラスポイントランキングトップ6

Pos	No.	Driver	Pts
1	11	山口智英	150
2	25	内山清士	140.5
3	98	IKARI	140
4	77	浜崎大	113
5	4	今田信宏	106
6	32	永井秀貴	90

※全戦終了時点



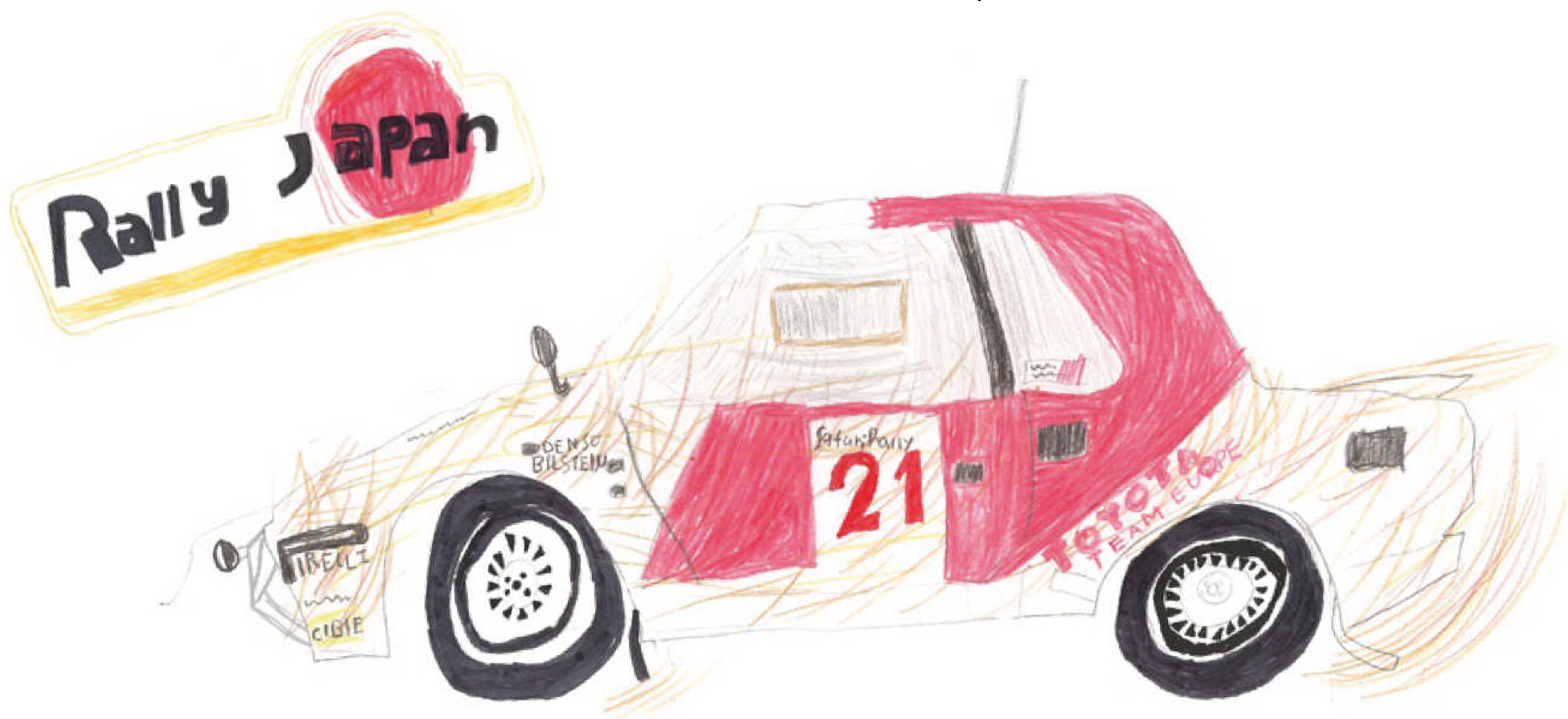
今年PSCJ（ポルシェスプリントチャレンジジャパン）でシリーズチャンピオンを獲得したIKARI（左）は、PCCJとのダブルチャンピオンを狙ったが惜しくもランキング３位に。



ジェントルマンクラスでシーズン３勝と最多勝利をマークした内山だが、第7・8戦の富士でポイントを取りこぼしたことが響きランキング２位に。来年は、さらなる活躍が期待される。



PCCJ参戦２年目となったジェントルマンクラスの山口は、開幕戦の岡山で初優勝を飾る。その後はコンスタントに上位入賞でポイントを積み重ねていき、クラス王者戴冠となった。



クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第65回

集まってくる

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』(織田作之助賞)ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

テニス小説を書くことになって、ふと思いついた。「テニス」っていったい、なんの意味だろう。

調べてみると、もともとフランス語から来ていた。TENIRという動詞の活用形。日本語に訳せば「取る」「受ける」。この命令形TENEZがイギリスにわたって、英語の名詞TENNISとなった。

フランス語には「強い命令形」と「ていねいな命令形」がある。TENEZは後者、つまり「とってください」という意味。つまりテニスとは、本来、相手を打ち負かすことが主眼ではなく、相手に「とってもらう」そして「できるだけ長く相手と打ち合う」蹴鞠のような球技だった。語源を知ると、その語の、ふだん奥底に埋もれてそうと気づかれない本質に、たまにこうして触れることができる。

「ラリー」も、古いフランス語起源のことばだ。RALLIERは「集合させる」「ふたたび集まる」の意。よく知られたことだが、ラリーはもともと、いろんな場所からある都市のゴールへ「集まってくる」競技だった。たとえばモンテカルロをめざし、パリ、ベルリン、マドリードやチュニスから、とりどりのクルマが野をこえ山をこえ突っ走ってくる。

英単語のRALLYは、自動車競技を離れた意味でも使われる。

The general rallied his troops.(将軍は軍隊を招集した)。Tigers rallied back to win the game in the bottom of 9th.(タイガースは9回裏に持ちなおして試合に勝った)。President held a rally in New York.(大統領はニューヨークで集会をひらいた)。

集める、持ちなおす。一度離ればなれになりかけたものを、別のエネルギーのもとに、再度凝集する。友人、賛同者、お金。縁のないばらばらなものを集める、のではない。Rallyの語の底には、「再会」のニュアンスがひそんでいるように感じる。だからこそ、必然として「なつかしさ」の感覚も。

日本へ、WRCが帰ってくる。チームのクルー、ドライバーたちが、日本のいち地方へと集まってくる。ただ漫然と集結するのでなく、ラリーストたちは、そこへ「集まってきてくれる」という感覚がある。スピードを、タイムを競うだけではない。めざしていく土地への憧れ、強い意志、競技者への敬意。モナコでもフィンランドでも、ケニアでも変わらない。Rallyとは集会、集まってくる人間そのもののことでもあるからだ。

そう考えると、大成功を収めたラグビー・ワールドカップも、野球のプレミア12、来年の東京オリンピックさえ、本質的にラリーにほかならない。

一度離ればなれになったものたちが、意志をもち、強いエネルギーのもと、何度もくりかえし集まってくる。凍てつく冬山、灼熱の砂漠、ひなびた田舎の風景を、人間たちが走りぬけてゆく。

一度ラリーに触れたものは、かなりの確率で「どはまり」する。ひとひはまだ九歳だがサファリラリーの郷愁を知っているし、「なつかしい」とも感じている。そうでないとカンクネンのTA64なんて描くわけがない。

スポーツの試合、政治の集会といった大規模なものだけでない。同窓会、冠婚葬祭の集まり、お盆や正月の帰省。ラリーの本質は、きっとこんな、ささやかな集まりにさえ通じている。大切なひとと会うこと、へこんだ誰かに声をかけ「もちなおさせる」こと、「とってください」と声を投げかけること。そうした人間の喜びを実感したことがあるなら、そのひとがラリーという競技に「どはまり」する可能性は、きっと大きい。

ところで、テニス小説「とってください」は、最新の短編集「マリアさま」に収められている。よかったら、読んでみてください。

絵:いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは11月15日（金）発売です

11月29日号 No.1519 定価620円

※企画内容は変更になる場合がございます。

特集

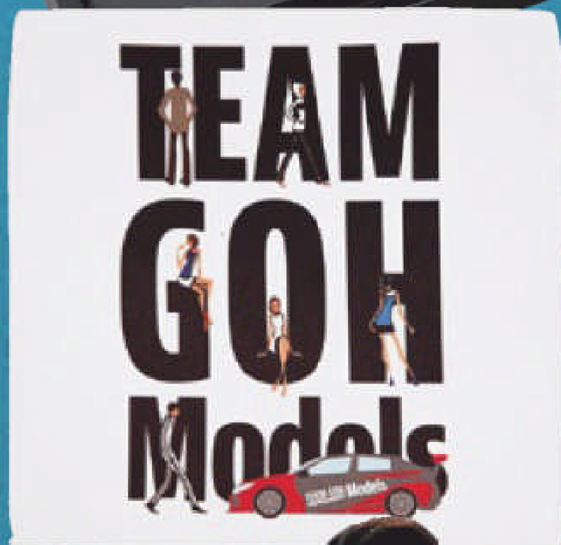
徹底分析 スーパーGT最終戦 ～GT500／GT300タイトルのゆくえ～

驚速アレックス・パロウのルーツ ― 佐藤琢磨インタビュー ― IMSAほか

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS

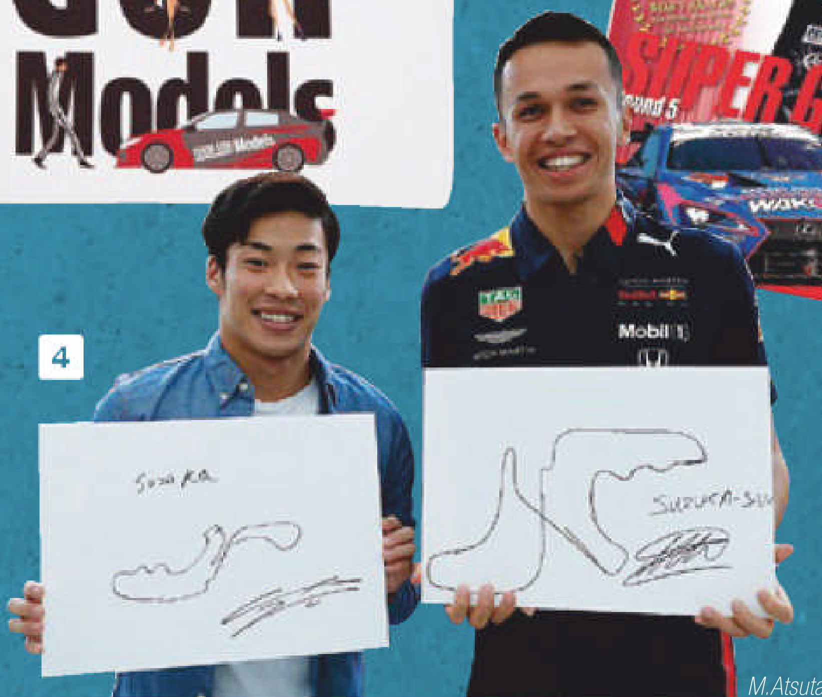




H.Tanaka



H.Tanaka



M.Atsuta

1 1/43 SYNTIUM Apple LOTUS GT300 2016 #2　1名様

月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルからSYNTIUM Apple LOTUS GT300 2016 #2を１名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー　URL：www.ebbro.co.jp

2 TEAM GOH Models マイクロファイバークロス　2名様

荒 聖治／アレックス・パロウコンビで今シーズンのスーパーGT GT300クラスを戦っているマクラーレン720Sの、レースクイーンを務める「TEAM GOH Models」。オリジナルのマイクロファイバークロスは200mm×200mmに使い勝手がいいサイズだ。
提供：TEAM GOH MOTORSPORTS
URL：https://www.teamgohmotorsports.com

3 直筆サイン入りオートスポーツNo.1513　3名様

２週間前、F1日本GPの現場でトロロッソ・ホンダのSTR14をドライブした山本尚貴。直筆のサインには記念すべき初走行の日付とカーナンバー入りのレアものだ。

4 直筆サイン入りパネル　1名様

今号で掲載しているアレクサンダー・アルボンと福住仁嶺のスペシャル対談で、ふたりに抜き打ちで書いてもらった鈴鹿サーキットのコース図パネルをセットで１名様にプレゼント。もちろん直筆サイン入りの世界にひとつしかない超レアものです。

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2019年11月15日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1518号プレゼント」係

携帯からも応募できます

※携帯からの応募締め切りは2019年11月14日(木)です！

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり１回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1518

AS SIGN BOARD

INFORMATION　気になる情報を速攻チェック



交流戦でサーキットサファリが楽しめる 数量限定 as特別仕様チケット販売中！

先日ドイツ・ホッケンハイムで行なわれたDTM最終ラウンドにスーパーGT GT500クラスマシンが参戦し、歴史的な一歩を踏み出した日本とドイツのモータースポーツ界。次の両シリーズの交流は、11月23～24日に富士スピードウェイで開催される『SUPER GT × DTM 特別交流戦』だ。

このイベントではGT500とDTM車両によるレースのほか、GT300クラスマシンによるサポートレース『auto sport Web Cup』が23・24日の両日に実施される。それを記念して、auto sport Web shopでは、『auto sport 特別ファンシート』のペア券を販売中。このチケットはグランドスタンド指定エリア（auto sport応援席）への入場と前売観戦券、さらにサーキットサファリパスもセットとなっている。DTMマシンが参加するサーキットサファリが実施されるのは、世界で初めてのことだ。また、このサーキットサファリは24日の９時35分開催予定となっている。

この他にも今季のスーパーGTガイドブック総集編なども特典として贈呈する予定。このチケットは販売数が限られている。気になる方は早めに別途記載のURLにアクセスしてほしい。

■SUPER GT × DTM 特別交流戦 auto sport 特別ファンシート ペア観戦券
●価格：２万2000円（税別／大人２名様分）
●販売数：限定48組（96名）
●特典：2019-2020 スーパーGT公式ガイドブック総集編／auto sportオリジナルグッズ（予定）
●販売ページURL：https://as-web-shop.jp/products/detail/1954



DTM

もてぎの夜空に花火が咲き乱れる New Year Fes 1月2日 開催

今年も大小さまざまなモータースポーツイベントを開催したツインリンクもてぎ。国際サーキットとしてのイメージが強いが、レースを楽しむ場以外としても、高い人気を誇っている。もてぎでは毎年、夏と冬に花火を楽しむイベントを開催しているが、2020年の１月２日（木）には『花火と音の祭典 “New Year Fes”』が実施される。

“もてぎの花火”と言えば、音楽と花火が高次元に融合した目にも耳にも楽しいものだ。もてぎでは1998年よりこの「劇場型花火」に取り組んでおり、じつに20年以上の歴史を持っている。来年１月の花火も、毎年日本各地の花火大会で上位入賞の常連となっている老舗、菊屋小幡花火店が作ることになっている。

今回の『花火と音の祭典 “New Year Fes”』の前売券は11月９日（土）に販売が開始され、自由席観覧券は大人（高校生以上）は2100円という価格設定だ。また、数量限定の指定席チケットを購入すれば、グレードの高い席から観覧することができ、自由席とはまた違った花火を観覧することができる。この機会に、お友達やご家族、仕事仲間と観覧してみてはいかがだろうか。気になる方は別途記載のHPにて確認していただきたい。

■ツインリンクもてぎ 花火と音の祭典 “New Year Fes”
●開催日：2020年１月２日(木)
●開催地：ツインリンクもてぎ
●前売券価格：2100円（高校生以上）
●前売り券発売日：11月９日（土）
●URL：https://www.twinring.jp/fireworks/

MOBILITY LAND




SAN-EI
CORPORATION